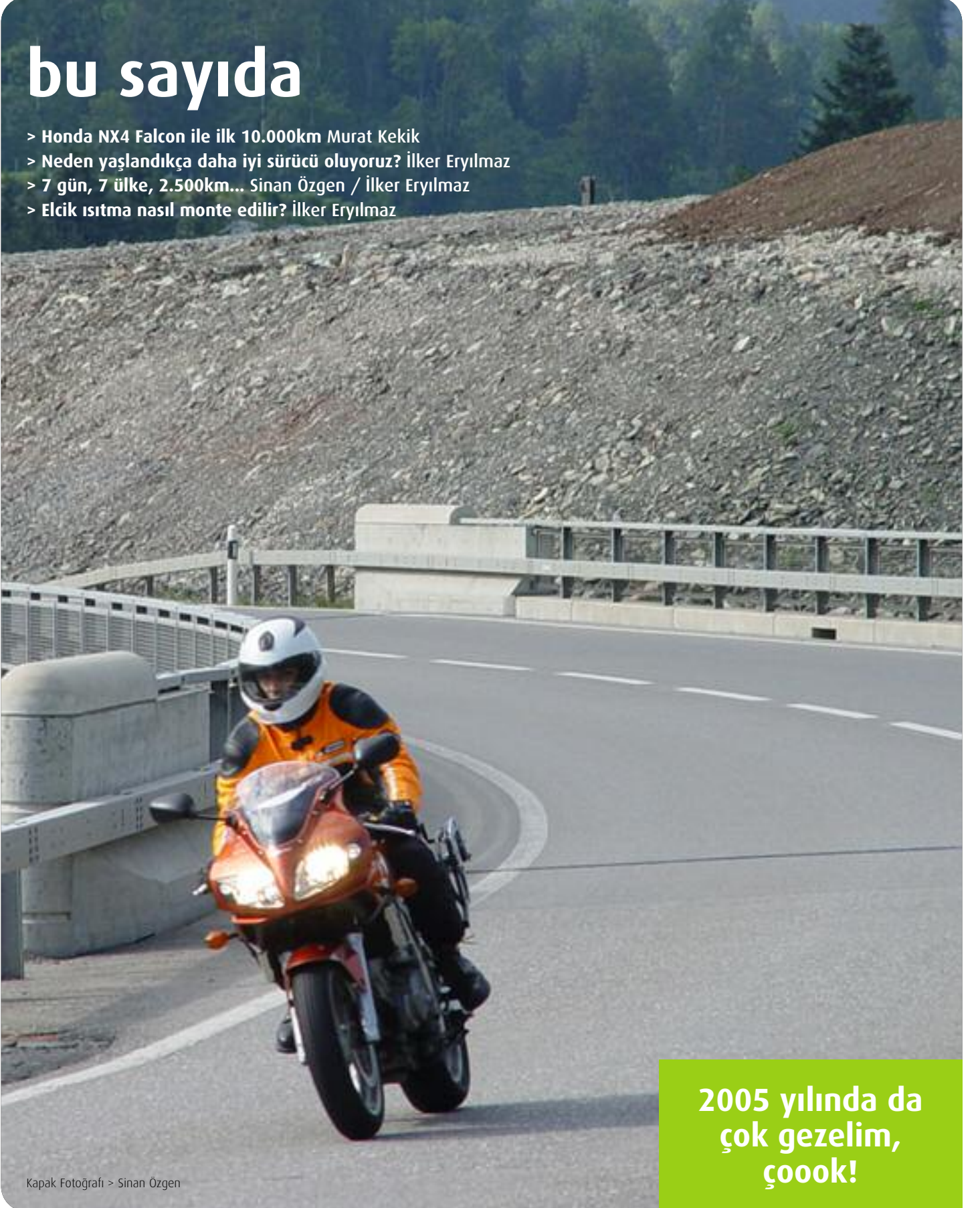


# İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-DERGI | PÄRÄ İLE SÄTİLMÄZ | ÄYDÄ BİR YÄYİNLÄNİR | ARALIK 2004 | SÄYİ 21

## bu sayıda

- > Honda NX4 Falcon ile ilk 10.000km Murat Kekik
- > Neden yaşlandıkça daha iyi sürücü oluyoruz? İlker Eryılmaz
- > 7 gün, 7 ülke, 2.500km... Sinan Özgen / İlker Eryılmaz
- > Elcik ısıtma nasıl monte edilir? İlker Eryılmaz



2005 yılında da  
çok gezelim,  
çook!

## TMF Trafik yasası ile ilgili girişimlerine devam ediyor...

**Hiçbir şekilde yer almadıkları Trafik Yasa'sında yaklaşık 3 yıldır değişiklik yapmaya çalışan motosikletçilerin tüm önerileri TMF'nin sürdürdüğü girişimler sonunda kabul edildi.**

**Mecliste görüşülen Trafik Yasası'nın yürürlüğe girmesi ile motosikletçiler rahat nefes alacak.**

**Türkiye Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar, Asbaşkan Süleyman Memnun, Fuat Domanıç ve Emrah Soyuer'den oluşan heyet TBMM Trafik Komisyonu Başkanı Yalova milletvekili Şükrü Önder ile 30 Kasım günü Mecliste görüştü. Görüşmeye Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığı yetkilisi emniyet müdürleri de katıldılar. Motosikletçilerin tüm talepleri yerinde ve Avrupa yasalarına uygun bulundu.**

**- TBMM Trafik Komisyonu Başkanı Şükrü Önder de eski motosikletçi. Şükrü Önder'in Motosiklet Akrobasi sertifikası bile var.**

**-Türkiye Motosiklet Federasyonu heyeti 1 Aralık günü Trafik Daire Başkanlığı'nda uyum yasaları ile ilgili seminer vermek için Genel Müdürlükte bulunan İngiliz uzmanlar ile de görüştü, uzmanlar TMF'nin taleplerinin Avrupa yasalarına uygun olduğunu belirtti.**

**- TBMM de yeni trafik yasasının kabulü ile motosiklet konusunda çok önemli değişimler gündeme geliyor.**

- 1- Motosiklet hız sınırları otomobiller ile aynı seviyeye çıkıyor.**
- 2- Geçiş üstünlüğü sıralamasında motosiklet ilk sırayı alıyor.**
- 3- Her yıl trafik muayene zorunluluğu olan motosikletler tıpkı otomobiller gibi ilk alındığında üç yıl, devamında her iki yılda bir muayeneye tabi tutulacak.**
- 4- Motosiklet farları sürekli açık olacak ve kasklara standart gelecek.**
- 5- 50cc motorbisikletler ehliyetsiz kullanılabilir.**
- 6- Motosiklet ehliyetleri 125cc'ye kadar A1, 125cc üzeri A diye sınıflandırılacak.**
- 7- A1 Sınıfı küçük motosikletler otomobil ehliyeti ile kullanılabilir.**

### T.C BAŞBAKANLIK TÜRKİYE MOTOSİKLET FEDERASYONU 30 Kasım 2004

Türkiye Büyük Millet Meclisi Avrupa Birliği'ne uyum doğrultusunda Karayolları Trafik Kanunu'nda bazı değişimler gerçekleştirecektir.

Yapılması gündemde olan yasa ve yönetmelik değişikliği ile ilgili Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun görüşleri şöyledir.

Saygılarımızla arz ederiz.

### TMF YÖNETİM KURULU ADINA Bekir Yunus UÇAR / Başkan

Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği motosiklet konusunda 1930'lu yılların anlayışını yansıtmakta olup, bu güne kadar gerekli değişim ve düzenlemelerin yapılmamış olması, ülkemizdeki motosiklet kullanıcılarının Trafikte can güvenliğini ciddi bir biçimde tehlikeye sokmaktadır.

Ülkemiz şartlarında ekonomik gerçeklerimize ters düşen uygulamalar sonucunda



sayıları ancak 1.200.000 civarında olan motosiklet sürücüsüne sahiptir. Ancak uygulamalar sonucunda motosiklet sürücüleri güvenlik güçleri ile sürekli karşı karşıya gelmektedir.

A- Motosiklet Ehliyet:

Yeni yasa taslağında Motosiklet ehliyetleri şöyle tanımlanmıştır:

Madde 38: Sürücü belgeleri, kullanılacak araçların cinslerine ve gruplarına göre aşağıdaki sınıflara ayrılmış olup

- A sınıfı sürücü belgesi, silindir hacmi 125cm<sup>3</sup>'ü ve gücü 11 kw'ı geçen motosiklet kullanacaklara,
- A1 Sınıfı Sürücü Belgesi , motorlu bisiklet ve silindir hacmi 125cm<sup>3</sup>'ü ve gücü 11 kw'ı geçmeyen motosiklet kullanacaklara... diye devam etmektedir.

Aynı konunun ayrıntısı olarak madde 41'de şöyle denmiştir.

Madde 41: Sürücü belgesi alacaklarda aşağıdaki şartlar aranır:

a) Adayların:

- 1- A, A1, F ve ve H Sınıfı Sürücü Belgesi alacakların 17 yaşını bitirmiş olmaları , diye devam etmektedir.

Bu değişiklikten bizim anladığımız şudur : Motosiklet ehliyetlerine iki sınıf getirilmiştir. Bu sınıflar motosikletin motor gücüne göre belirlenmiştir. Her iki sınıf ehliyet için de ana kıstas olarak aynı yaş belirlenmiştir.

Bizim bu konudaki önerilerimiz şunlardır:

- 1- En fazla 50cc motor hacmindeki motorlu bisiklet(mobilet) ve scooterlar gelişmekte olan ülkemizde milyonlarca insanın ulaşabileceği en ucuz ve kullanışlı ulaşım aracı olarak ve FRANSA'da ki güncel uygulamada da olduğu gibi tamamen ehliyet ve ruhsat zorunluluğu dışında bırakılarak 16 yaşından itibaren bir bisiklet gibi kullanılabilir.

Örneğin: Türkiye'de imal edilerek Fransa'ya ihraç edilen bir mobilet, bu ülkede plakasız ve ehliyet zorunluluğu olmaksızın kullanılabilir.

- 2- Tüm Dünya ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi motosiklet ehliyetlerinin iki sınıfa ayrılması doğru bir yaklaşımdır. Ancak bu ayırmada doğru yapılmalıdır.

Motosiklete yeni başlamış genç insanların tecrübeleri olmadan büyük hacimli motosikletlere binmesi doğru değildir.

A1 sınıfı ehliyet alacakların tasarıdaki tanımı bizce de doğrudur.

Ama otomobil ve üstü ehliyet sahibi olan kişiler her yaşta 125cc'ye kadar olan motosikletleri FRANSA'da ki güncel uygulamada olduğu gibi ayrı bir ehliyet gerekmeden kullanabilir.

125cc ve üstü motosiklet kullanımını kapsayan A sınıfı ehliyete başvuru yaş sınırı ise 18 olmalıdır.

Sürücü ehliyetlerindeki ana kıstas olan Trafik Eğitimi, denetlenmesi güncel şartlar altında zor ve pahalı olan sürücü kurslarından çok ilk Öğrenim Kurumlarımızda zorunlu ders olarak iyi bir biçimde işlenirse daha etkili olacaktır.

### B- Trafik Güvenlik Kurulu

Yeni tasarımın 2. maddesi şöyledir:

"Madde 2: 'Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının başkanlığında Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'na katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde görevlileri; Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Trafik uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı, İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafikle ilgili üniversite tem-

# berler... Haberler... Haberler... Haberler... Haberle

silicileri ile İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafik ile ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları, vakıflar ve üye sayısı, örgütlenme, kamuya yararlı kararı bulunma gibi kriterler dikkate alınarak belirlenecek derneklerin en çok üç temsilcisinden oluşur." denmektedir.

Motosiklet kullanımı bilgi ve tecrübe isteyen bir konudur. Ülkemizdeki motosiklet kullanıcılarının büyük bir çoğunluğu aynı zamanda otomobil kullanmaktadır. Bu yüzden trafik sorunlarına iki ayrı pencereden bakabilmekte ve trafik sorunlarını daha iyi analiz edebilmektedir.

Bu vasıfları nedeni ile Karayolları Trafik Güvenliği Kurulu'nda , İçişleri Bakanlığı ya da başka bir kurumun tercihine bırakılmadan Türkiye Motosiklet Federasyonu temsilcileri de doğrudan yer almalıdır.

## KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİNDEKİ HUSUSLAR

Yasaya bağlı olarak Karayolları Trafik Yönetmeliğinde acilen değişmesi gereken konular şunlardır:

1- Madde 100: Karayolları Trafik Kanununda ve Yönetmeliğinde yazılı kayıt ve şartlar dışında aksine işaret bulunmadıkça yerleşim yeri dışında 90km/s, otoyollarda 120km/s hızı geçmemek kayıt ve şartları ile şehir içi ve şehirler arası römorksuz taşıt cinsleri için saatteki en çok hız sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Araç cinsi	Yerleşim yeri içi	Yerleşim yeri dışı	Otoyolda
Otomobil	50	90	120
Otobüs	50	80	100
Kamyon	50	80	90
Motosiklet	50	70	80

Görüldüğü gibi şehirlerarası yollarda, özellikle tek yön yollarda motosikletler kendinden çok daha büyük Otobüs ve Kamyon gibi araçların önünde kendilerini tehlikeye atacak bir biçimde gitmeye zorlanmaktadır. Bir motosikletin bu hız sınırları ile bir kamyon ya da otobüsü sollaması mümkün değildir.

Avrupa ve Dünya'da motosiklet hız sınırları otomobiller ile aynı seviyededir. Bu düzenleme en kısa zamanda yapılmalıdır.

## 2-Madde 106:

c) 1- Motorsuz araç sürenler motorlu araçlara  
2-Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, arazi taşıtı, lastik tekerlekli traktör, iş makinelerini sürenler yazılı sırasına göre kendisinden öncekilere geçiş hakkı vermek suretiyle geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar.

Görüldüğü gibi yönetmelikte her türlü araç sayılmasına rağmen motosikletin adı bile geçmemektedir.

Bir çok ülkede bırakalım motosikleti motorsuz bir araç olan bisiklet bile geçiş önceliğine sahiptir.

Motosiklet bu sıralamanın en başında yer almalıdır.

## 3-Madde 126:

Araçların ışıklandırılması  
5- Sis ışıklarının sis, kar şiddetli yağmur sebebi ile görüşün yetersiz olduğu haller dışında ve geceleri yakını ve uzağı gösteren ışıklarla aynı zamanda kullanılması yasaktır.

Motosiklet kazaları ile ilgili yapılan araştırmalar bu kazaların % 70'inin araçların motosikleti farketmemesi sonucu oluştuğunu tesbit etmiştir.Bu yüzden motosikletlerin farları gündüz ve gece açıktır.

Motosiklet sis farları ise farkedilme ve özellikle tek lambası yanmayan araçtan

ayırılma fonksiyonundan ötürü genelde farlar ile birlikte açık olarak kullanılmaktadır.

Motosiklet lambalarının açık olması herhangi bir hava şartına bağlı olmadan farkedilme zorunluluğu olarak yasada yer almalıdır.

## 4- Madde 67:

- Hususi otomobiller ile bunların her türlü römorkları ilk üç yaş sonunda ve devamında her 2 yılda bir.
- Resmi ve ticari plakalı otomobiller ile bunların her türlü römorkları ilk iki yaş sonunda ve devamında her yılda bir.
- Lastik tekerlekli traktörler ile bunların her türlü römorkları ilk üç yaş sonunda ve devamında 3 yılda bir.
- Diğer bütün motorlu araçlar ile bunların her türlü römorkları ilk bir yaş sonunda ve devamında yılda bir periyodik muayeneye tabi tutulurlar.

Görüldüğü gibi motosiklet burada da adı bile geçmeden her yıl muayene zorunluluğuna tabidir.

Oysa motosikletler otomobillerden daha ileri teknoloji ile üretilen ama daha basit yapıya sahip araçlardır ve bakımları kolaydır.

Bir traktör bile 3 yılda bir muayeneye tabi tutulurken motosikletlerin her yıl muayeneye mecbur bırakılması anlaşılır gibi değildir.

Motosikletler de otomobiller gibi değerlendirilmeli ilk üç yıl sonunda iki yılda bir muayenesi yapılmalıdır.

## 5-Kask Standartları:

Karayolları Trafik Yönetmeliğinde motosikletlerde kullanılan koruma başlığı (kask) ile ilgili bir standart bulunmamaktadır.

1 Sayılı cetvel şöyle ifade ediyor:

"Koruma Başlığı: Sürücü ve taşınması halinde yolcular için, yanmayacak ve başı, ısı, çarpma ve dış tesirlere karşı koruyacak, görme ve işitmeye engel olmayacak, kolay takılıp çıkarılacak."

Bu ifade çok genel olup bir standartı kapsamamaktadır.

İlgili cetveldeki tanıma Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından belirlenecek uluslararası norm ve standartlara uygun olma ibaresi eklenmeli ve bu konuda standart belirlenmelidir.

## 6- Dengesiz Mali Uygulama

Resmi işlemlerde ve karayolu geçiş ücretlerinde motosiklete karşı yapılan haksız ve dengesiz uygulamalar gerek vatandaş gerekse güvenlik birimleri için büyük sıkıntılar oluşturmakta ve ülke açısından faydalı olan motosiklet kullanımının artması önemli ölçüde yavaşlamaktadır.

1 Milyar TL'lik Mobilet Plaka masrafı: 61 milyon TL  
27 Milyar TL'lik Otomobil Plaka masrafı: 71 milyon TL  
Otomobil - Motosiklet Ehliyet: 400.000.000 TL Eşit

Belirttiğimiz noktalardaki Yasa ve Yönetmelik değişiklikleri acilen yapılmalıdır.

Bu değişiklikler 1.200.000'i aşkın ve sayıları hızla artan, artması da gereken motosiklet kullanıcılarının can güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır.

İlginiz için teşekkür ederiz.

## TÜRKİYE MOTOSİKLET FEDERASYONU

Motosiklet ve motosiklet kültürü ile ilgili  
aradığınız her şey [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org)'da!

# izlenim Honda NX4 Falcon ile 10.000km

**Burada yazılı olanlar, sadece ve sadece kendi tecrübelerimi kullandığım modele merak duyan sevgili motosiklet severlerle paylaşmak amacıyla yazılmıştır. Bilgi paylaşıldıkça değeri artar. Bununla birlikte sınırsız bilgi denizinde yazdıklarımın doğruluğu elbette tartışılabilir olup, sevgi-saygı birlikteliğiyle yapılabilecek eleştirilerle daha mükemmel olacaktır...**

## Doğru seçim mi?

Bu sorunun cevabını hala verebilmiş değilim. Zira tercihim sonrası iki arada bir derede çook gidip geldim. İlk motorumda yaşadığım sorunlar sonucunda sıfır km enduro saplantısı ile başlayan arayışım da o zaman için mantıklı gelen seçimdi. 0 km motosiklette 9-10 milyar sınırında alınabilecek model 3-4 tane enduro var, bunlar da Kawasaki KLE500-KLR650, Suzuki DR650 ve Honda NX4 idi. Her biri bir başka güzel olan mevcut seçenekler içinde Kawasaki'leri ülkemiz şartlarındaki ikinci el kaybı ve firma güvensizliği nedeniyle elemiştim. DR650 daha bir safkandı, ama içim ısınmamıştı. Honda XL200 de güzel olmasına rağmen üzerine oturduğumda altımda kayboluvermişti. NX4 ise her şeyden biraz içeriyordu. Aklımda kalan "Honda iyidir ve 2. elde üzülmezsin" fikirleriyle motorumu seçtim. İçlerindeki en güçsüz motoru seçmem hala düşündürse de rakiplerinden daha az olan fiyatının farkıyla daha çok gezebilecektim.

## Aşık olmak ne güzel

Bunu her motosiklet sürücüsünün yaşamasını isterim. Kasadan az sonra çıkacak olan pırl pırl görüntü, montaj esnasında sanki yeni doğmuş bir bebek gibi. Tutmayan frenleri ve kibarca yapılan gaz açmalar ile aşkımız başladı, çekingen ama içi kıpır kıpır yeni iki sevgili gibi...

## Motor

NX4'ün teknik özellikleri her yerde olduğundan ayrıntıyı yazmıyorum. Maximum torku 6000rpm de veriyor ve bu da size 5. viteste 110 km/s olarak geri dönüyor. Azami gücü 6500 rpm de veriyor ve redline 8000 rpm'de giriyor. Bugüne kadar akselerasyon ile ilgili bir merakım olmadı. O yüzden size şu kadar saniye diyemeyeceğim. Benim motorum her yol koşulunda 120km'ye ulaşıyor.130km hızdan sonra çok nazlı bir hal alıyor. Fabrika verisi aksesuarlı olarak max.130km'yi öngörüyor. Hiçbir anlamı olmamakla birlikte genel kullanım tarzım dışında ve meraktan sınırını öğrenmek için top speed olarak birkaç kez 150km'yi gördüm ki bu hıza bol gaz yedirerek ulaştım. Hem sürüşün güvenliği, hem de motorun sağlığı açısından bu hız NX4 için fazla. Aşkın ızdırabına hiç gerek yok değil mi?

(-) Motoru daha güçlü olabilirdi.

NX4'de kuru karter tipi yağlama sistemi kullanılmış. Motor seviyesinin üstünde yer alan yağ haznesi plastik bir ızgara ile makyajlanarak radyatör görüntüsü verilmiş.

(-) Görüntü yerine daha işlevsel bir çözüm olabilirdi.

Genel olarak uzun yolda 80-100km/s aralığında gittiğimden bu aralıkta vibrasyon sorunu yaşamadım. Fakat limitlere yaklaştıkça rahatsızlık kendini hissediyor. Kafa karenajının da küçük olması sebebiyle rüzgarla gürleşmektense paşa paşa gitmeyi tercih ettim.



## Yakıt Sarfiyatı

Bu güne kadar üşenmeden tüm sarfiyatı kaydettim. Ve minimum 3.57-maksimum 5.37lt/100km sonuçlarını elde ettim. Tüm değerlerin aritmetik ortalamasını almak şimdi zor geldi ama ortalama 4.5 diyebilirim. Katalogta yakıt deposu 15.3lt olarak belirtilmiş. Kısaca 1 dolu depo kurşunsuz benzin ile 330-350km arası yol katedebiliyorum.

## Boyutlar

Ne büyük ne de küçük. Endamı fena değil, XL200'ün hallicesi.

Daha biner binmez ilk hoşuma giden, ayaklarım peglerdeyken dizlerimin depunun üst sınırına gelmemesiydi. Sele yüksekliği 850mm, yerden yüksekliği ise 245mm. Denemiş olduğum motorlardan-Transalp ve F650-daha yüksek bir motor. Falcon almayı düşünen bir kaç kişi bana motosikletin yüksek oluşundan dolayı memnuniyetsizliğini ifade etmişti. Ben 1.78 olan boyum ile bir sorun yaşamadım. Kütahya Festivali'nde kullanma şansı bulduğum BMW F650 Dakar, NX4'ten daha yüksek bir motor olmasına rağmen sorun yaşamamış ve hemen kendimi daga bayıra atmıştım. Sanırım trafikte oynadığım "ayaklarımı yere koymama oyunu" nun faydasını da gördüm.

Motorun kuru ağırlığı 151kg. Hafifliği sayesinde trafikte ve toprakta motorum beni değil ben onu kullandım. Motor üzerinde çiğer gibi asılı sürücüler gördüğümde hafifliğin önemi düşündürücü bir nokta...

## Aksesuar

Bu model için Honda tarafından tavsiye edilen bir aksesuar yok. Yani para harcamanıza gerek kalmayacak. Hala ısrarcı bir tutum içerisindeyseniz 30-40 milyona koruma demiri bulabilirsiniz. Ben yarardan ziyade zarar verebileceğini düşündüğümden taktırmadım. Ayrıca gene Özen Motor topcase için bir de bağlantı parçası yaptırmış. Topcase bana kaba geldiğinden bu işe de girmedim. Bununla birlikte cam taktıran ve özel olarak yan çanta için taşıma demiri yaptıran NX4 kullanıcısı biliyorum.

Eşya işini 30lt'lik bir sırt çantasını sıkıca sabitleyerek ve diğer zerzevatı üzerine tikiştirerek kamplı gezilerde işimi hallettim şimdiye kadar. Ciddi olarak abarttığım





da oldu. Bir seferinde 30lt'lik ve 6-7lt'lik sırt çantası, uyku tulumu, çadır, mat, hamak!,olta. Yükleme biraz zaman asla da, lastikli kancalar yerine tekstil kayışlarla daha kısa ve rahat oluyor.

### Özel not

Eşya taşınması ve yükleme ile ilgili olarak kimsenin yazmadığı-söylemediği bir olay geldi başıma. Yüklediğim eşyanın sınırı selenin artçı için olan kısmını aşım da bana yaklaştıkça gezinin konforu çok ciddi oranda düşüyordu. Zira seledede aynı yerde oturmaktan sıkıldığınızda veya bir uyuma halinde popoyu gezdirecek yer kalmıyordu.

### Kontroller

(-) Bu noktada eksik olan, selektör için işaret parmağı yardımıyla kontrol edilen düğme bu modelde yok.

### Ana Aksamlar

(-) Gidon uçlarında vibrasyonu engelleyen ağırlıklar ve el koruma yok.  
(-) Orta sehpa yok. Motosiklet ağır değil ama orta sehpa olsaydı zincir yağlarken krikoy kullanmaya ya da motoru yan sehpa üzerinde kaldıracak bir kişiye gereksinim kalmazdı.  
(+) Lastikler Pirelli MT60 ve performansta hiçbir olumsuzluk yaşamadım.ilk başlarda tıktırtılı bir yolculuk yapıyordum, fakat uzun süredir o sesi duymuyorum.

### Servis ve Bakım

Periyodik bakımları dışında servise gitmemi gerektirecek bir durum ile karşılaşmadım ve problem yaşamadım. İlk bakımı olan 1000 bakımı haricinde 3000km'de bir servis istiyorum. Yağ filtresi 10YTL, Mobil 10-40 yağ serviste 15YTL (şu anda Carrefour'de 9,6YTL'ye bulabilirsiniz). 2lt yağ ve yağ filtresi değişimi ile standart bakım prosedürü karşılığında en fazla 80YTL ödedim. Son olarak gittiğim 2 periyodik bakımda da yetkili serviste bakımlarımı yağ ve filtre parasına yapma imkânı buldum. İşçilik benden. Seviyorum bu işlerle uğraşmayı, pek tabii ki bu imkânı sağlayan Ali Usta'nın hakkını yiyemem.

(-) Bakım aralığının 3000km olması olumsuz bir özellik.

### Karşılaştırma

Bu motosikleti kıyaslayabilecek kadar kullandığım tek model,aslında kıyaslanmaması gereken, ilk motorum olan MZ251. NX4'ün MZ ile pek çok farkı var. Kesinlikle daha çevreci, sessiz, konforlu... Çok saçma bulduğum 'kurye motoru' denilen ve hor görülen MZ ile yaşadıklarım ilk olması nedeniyle bambaşka. En azından ilk motorum sayesinde tamir konusunda çözümler üretecek hale gelmiştim. Vee aklımda kaldığı kadarıyla, istisnalar hariç yollarda en sıcak selamlaşmaları MZ kullanıcılarından görmüştüm. İlginç!

Ha bir de bu iki motorun sarfiyatı neredeyse aynı ve MZ her şeyiyle çok ama çok daha ucuz.

### Son olarak...

Bence daha çok şehir içinde kullanılan arazi taşıtları gibi. Honda NX-Dominatör serisinin kalitesinden uzak. 0 km de uygun fiyatlı ve aynı bütçedeki 5-6 yaşındaki ikinci el motorlara alternatif, dertsiz tasasız binilebilecek, yeni kullanıcılara bir çok kişi tarafından tavsiye edilen bir model.

**400cc.-298G ama NX4 Falcon'da her şeyden biraz var:**



### Şehir içinde

2 yıldır otomobil yerine motosikleti tercih ederek işe giden biri olarak diyebilirim ki hafifliği sayesinde şehir içinde çok kullanışlı. Yüksekliği ve süspansiyon özelliği sayesinde kaldırımlar sesini çıkaramıyor.

### Uzun yolda

Yaptığım kilometrenin büyük kısmı uzun yolda.Diyebilirim ki koşmamak şartıyla uzun yol çekilmez değil. Kullanmış olduğum 80-100km/s aralığında yeterli torkuyla keyifli yolculuklar yaptım. 400cc'lik bu modelde gaza gelip uzayarak motoru üzmenin/yemenin manası yok gibime geliyor. Uçulacak motor değil ves-selam.

### Bozuk yollarda

Motorumu en çok buralarda seviyorum. Asfaltta saatlerce gidip güzellikleri sonunda gizleyen bozuk yollar NX4 ile çok kolay. Süspansiyonları vurmuyor ve yere sağlam basarak kuyruk sallayabiliyor. Off-road'da öyle çok ağır parkurlara pek girmedim ama 151kg'lık ağırlığı ve MT60'lar beni hiç yüz üstü bırakmadı. Bir keresinde çamur deryası Hezarfen Motocross pistinde ön tekerleğim çamurdan kitlenene kadar rahatlıkla gitmişim. Uçan Manga ile yaptığımız gezilerde zorlanmadım.

\*\*\*Bu kadar yazıdan sonra şunu eklemeliyim ki, beklentileri iyi tespit gerekli, aslında motosikletlerin her biri birbirinden güzel. Daha da güzeli, yeni yerlerle ve güzel insanlarla buluşturması değil mi? **IKTEKER**

### Murat Kekik / İstanbul / Kasım 2004

#### NX4 Falcon Teknik Özellikler

Motor	Hava Soğutmalı, 4-zamanlı, OHC, RFVC, tek silindiri
Silindir çapı & strok	85 x 70mm
Silindir hacmi	397.2cc
Sıkıştırma oranı	8.8 ; 1
Yakıt sistemi	35.3mm VECAA
Max güç	29BG @ 6500d/d
Max tork	34.4Nm @ 6000d/d
Ateşleme	CDI
Çalıştırma	Elektrik marşlı
Şanzıman	5 vites
Aktarım	O-Ringli zincir
Boyutlar	2147 x 789 x 1210mm
Teker arası mesafesi	1443mm
Sele yüksekliği	850mm
Yerden yükseklik	245mm
Yakıt deposu	15.3lt
Tekerlekler	Ön 90 / 90 - 21 54S
	Arka 120 / 90 - 17 64 S
Süspansiyon	Ön Teleskopik çatal / 220mm
	Arka Pro-link / 195mm
Frenler	Ön 256mm hidrolik disk
	Arka 220mm hidrolik disk
Ağırlık	151kg

# Araştırma Neden yaşlandıkça daha iyi sürücü oluyoruz?

**Gençliği şişeleyip saklayamaz, tecrübeyi parayla satın alamazsınız. Güçlü refleksler ve çelik gibi sınırlar süper akıcı sürüşün altın anahtarı gibi gözükse de ruhsal sükunete ermiş, yılların motosiklet tecrübesini omuzlarında taşıyan birinin karşısında bu özel yetenekler beş para etmez. Aşağıda yazdığımız kategorilere bir göz gezdirin. Bakalım sürücülük serüveninin hangi basamağındaınız?**

**Aşağıdaki iki sürücü arasındaki 10 fark nedir?**

**Kademe 1: Su katılmamış acemi**

**Ölümsüz, tehlikeli ve sonuna kadar başına buyruk.**

Hangimizin doğumu kolay oldu ki? Bir motorcunun hayata merhaba dediği ilk adımlarda elbette korku ve panik hakimdir. Eğitmeninle beraber kullanılmayan park alanına gider, şeytan icadı o alete ilk defa kumanda etmenin heyecanını tadarsın. Tüm sabah boyunca işin temellerini dinler, sonrasında sayısız kukayı arasında geçmeye çalışırken tuş eder, gazı az verip stop ettirir yada fazla verip motoru bağırırsın. Yokuşta kalkış antrenmanından nefret edersin. Emaneten aldığın kask kafanda bir ileri bir geri sallanır. Sabırlı bir eğitim sonunda düşük süratte panik fren ile arka tekeri BMX bisikletteymiş gibi kilitlemenin tadına varır "Araba bu kadar çabuk durmuyordu." diye hayret edersin. Ama sonunda öyle veya böyle trafiğe çıkmayı gerektirecek o an gelip çatar. Eğitmenin elinden geleni yapıp karşına çıkabileceklere karşı seni olabildiğince hazırladı. Artık pilot öğretmenleri gibi öğrencilerinin solo uçuşunu bekliyor.

Pilotumuz yola çıktığında tüm konsantrasyonu altındaki yabancı aleti kontrol etmeye harcanacağından çevreden gelen bilgileri analiz edecek kapasitesi olmayacaktır. Yeni doğan kaplumbağa yavruları gibi denize koştururken başlarına gelebileceklerden habersizdir. Ama hayatta kalmayı başarıp her geçen gün daha



## Genç Kahraman

### 1. Viraj planı:

- Hangi viraj?...Ana! • Panik. • Fren.
- Olabildiğince açıktan dön, aynı Rossi gibi.
- Aslında aklında geçen, "Nasıl olup da okuldaki kızlardan hiçbiri Britney'e benzemiyor?"

### 2. Nereye bakar?

- Tam olarak dizini yere deydirmeyi planladığı noktaya... "Bu sefer olacak... Bu sefer olacak!"

### 3. Neyi görür?

- Toz? Tarla? Kapı? Burada erotik dergi satarlar mı ki? Dönüşte uğrayıp bakmak lazım.

### 4. Hayatta kalma nedenleri:

- Yeni aldığı Tommy Hilfiger jean
- PlayStation ve en son Grand Theft Auto
- Rossi gibi olacağım düşüncesi • Paranın da dibini vuracağım
- Fen edebiyatlardaki sarışın da bir kere yalnız dolaşmaz mı ya?

kuvvetlenecekler.

Belki de hepsinden önemlisi, bebek motorcu marş düğmesine her başışta mutluluğu tadar. Aslında bilir ki A'dan B'ye gitmekse amaç, bir Şahin bile ondan hızlı gidebilir ama kendi gittiği süratler ona uçuyormuş gibi hissettirir. Sayısız titrek sollama, son anda direktten dönme ve diğer motorcuların teşvik dolu sözlerinden sonra altındaki aleti iyi-kötü kontrol eder hale gelir. Artık her seleye bindiğinde tüyleri diken diken olmamaktadır. Tünelin sonundaki ışık görünüyor mu ne?

### Risk Faktörü:

Her yeni görev konsantrasyonu harcar ama zamanla ve pratik yaparak motor kontrolü bilinçaltına kayar. Artık vites değiştirmek için neyi hangi sırayla yaparım diye düşünmeye gerek kalmamıştır. Bizim ufaklık bu noktanın biraz ilerisindedir ve eğer aklını başına getirecek küçük kazalar yaşamadıysa kendini ilah gibi görmektedir. Ne yazık ki o bunun farkında değildir. Akademiyi yeni bitirmiş asker gibi her tehlikeye göğüsü önde saldırmaktadır. Aklındaki "ona olan bana asla olmaz" düşüncesi ile sonsuza kadar yaşayacağını sanmaktadır.

### Kademe 2: Az gelişmiş

**Titrek ve korkmuş, ama düşündüğünden daha iyi.**

Savaşın ilk zayıfı masumiyettir. Öyle veya böyle acemi kahramanımızın yenilmezlik duygusu yerini bir süre sonra paranoya veya yaptığı işin aslında ne denli tehlikeli olabileceği gerçeğine bırakır. Bu ilk bakışta rahatsızlık verici gibi gözükse de aşırı güven ile karşılaştırıldığında, hayatta kalma açısından kesinlikle tercih edilen (ideal olan bu olmasa da) bir durumdur.

Asıl hedef dengeli gelişim göstermektir yani yeteneğimizin ne kadar geliştiği ve sizin bunu ne kadar fark edebildiğiniz. Özgüven olmadıkça, yeteneklerinizi geliştirmek için kendinizi zorlayamaz ufkunuzu ilerletemezsiniz. Korkudan limitinizin ne olduğunu test edemediğiniz için de aşırı dikkatli kullanmaya mahkum olursunuz.

Bu aşamada, düz yollar problem olmaktan çıkmıştır. Selede sakince oturur, omuzlarınızı rahatlatır yanından geçtiğiniz gölün üzerinde batan güneşi seyrebilirsiniz. Rüzgâr yüzünüzü yalayıp Ara'nızın üzerinden akarken hayranlık içinde karenajın üstünden deli gibi dönen ön tekere bakar, kendini takdir edersin.



## Hızlı ve Tecrübeli

### 1. Viraj planı:

- Katettiği onbinlerce km sonunda oluşturduğu viraj kütüphanesi ile her tür dönüş senaryosuna hazırdır.
- Hızını viraj öncesinde optimum seviyeye fren kullanmadan düşürür.
- Viraja açıktan yaklaş, motoru geç ve seri olarak yatar.
- Gazı hemen açıp viraj sırasında süratini koru.

### 2. Nereye bakar?

- Km'lerce ileriye. Görüş alanını maksimize ederek kafasında çoktan bir sonraki virajın planını hazırlar. Hızını ve güvenliğini arttıracak ipuçlarına açtır.

### 3. Neyi görür?

- Her türlü ipucunu. Yol kenarından yükselen o toz kütlesi ne? 200 beygirlik traktor ile sabahtan beri tarla süren köylünün aniden yola fırlayabileceğini bilir.

### 4. Hayatta kalma nedenleri:

- Sevdiği eşi • Biricik çocukları • Tatminkâr kariyer
- Oturmuş karakter • Tamirhaneden farksız garaj

Derken uzakta tüm hevesini kaçıran şeyi görürsün. Kendini avcıdan korumak için aniden yön değiştiren geyik misali sertçe kıvrılır ormana dalan o viraj! Ve peşi sıra dağın yamacını tırmanan diğer kardeşleri. İşte başlıyoruz...

Refleks olarak sağ el freni hafifçe kavrayıp sıkar. Fren o denli azdır ki motorun süratini etkilemez ama senin sinirlerini biraz rahatlatır. Ağırlığını tek kalça üzerine vermek için seledede konumunu alırken şuursuzca virajın en iç noktasına dalarsın. Amacın karşıdan gelen trafikle aranda maksimum mesafe bırakmaktır. Her ne kadar bunu yapmanın faturası virajın devamını görememek olsa da düşünenecek zamanın yoktur. Korkuyla viraj çıkışında ne olduğunu görmeye çalışırsın...Neyse ki temizmiş, oh! Korktuğun kadar yokmuş, göz açıp kapayıncaya kadar döndük bile. Muhtemelen motoru 8 derece bile yatmadık, viraj öncesi aramızda mesafe olan araba artık aynayı dolduruyor ve tüm dönüş esnasında dışarıdan salak gibi gözük-tük ama olsun. Virajı aldık ya.

Düzlüğe çıkınca iki vites birden küçültüp gaz sonuna kadar açılır. Arkadaki 4 teker eski konumuna gelmiştir. Bir sonraki viraj beklediğinin aksine viraj değil tatlı bir kıvrılma çıkar. Mutlu mesut giderken yol uyarıksızın sağa kıvrılır. Hızın istediğinden fazladır. Aklın sana motoru yatır der ama reflekslerin dik konuma gelip fren yapmanı emreder. Kasılmış ve ne yapacağını bilemez halde viraj dışına doğru yol alırsın. "Hayat hiç adil değil" diye düşünürsün.

#### **Risk Faktörü:**

Birkaç uyarı atışından sonra saf aceminin olacağı muhtemel konumdur burası. Tehlikelerin farkına vardıkça süratini düşürüp aldığı riskleri azaltır. Ancak kendini zorlayıp limitlerini aşmaya çalışmadıkça (veya eğitim almadıkça) istediği hız ve yeteneğe asla ulaşamayacaktır. Kendi sınırlarının ne olduğunun farkına varan sürücümüz uzun mesafeli grup sürüşlerine katılmak gibi bir sorumluluğu da muhtemelen yapmayacaktır (bir aceminin en tehlikeli dönemi).

#### **Kademe 3: Kendine Aşırı Güvenen**

##### **Hızlı olduğunu bilecek kadar olayların farkında ama aldığı risklerden habersiz.**

Şükürler olsun ki kurtuldum o şekilsiz şeyden. Neydi o öyle bir senedir çektiğim? Tamam, öğrenmek için aldık bu ufaklığı ama kurye muamelesi gördükten sonra motor kullanmanın ne anlamı var? Artık gerçek motorcular gibi gezmenin vakti geldi. Bu düşüncülerle üst başa Alpinestars'lar alınır, emektar Twister yerini CBR ve bilek ağırlarına bırakır. Yapılan doğru di mi? Öyle olmalı...

Artık her Pazar akşamı birkaç saati motor üzerinde geçirip kilometreleri yutuyor-sun. Gelişmeye, hıza ve diğer motorcuların takdirini kazanmaya bir obezin Whopper menüye saldırması kadar açsın. Arkadaşlarıyla tura çıkmanın, adrenalın dalgalarında sörf yapmanın tadına varıyorsun. Arada bir heyecan ve sinir katsayısı artsa da geliştiğini hissediyorsun. Nihayet, beklemediğin anda olsa da, peğleri yere değdirmeyi başardın. Dönüşler olması gerektiği gibi yuvarlak şekilde alınmaya başlandı. Sürüş tarzın kaotik ve eğlenceli -ama korkutucu şekilde.

Az bilgi bilgisizlikten daha tehlikeli olabilir ve sen hâlâ ne kadar bilmediğini bilmiyorsun. Birkaç gidon sonu ağırlığı ve karenaj kırığına malolsa da makinenin kontrolünü öğrenmeyi becerdin. Belki de sende yetenek var, ne dersin? Her tekerlek dönüşü, her dikey hareketin aklında terör estirdiği dönemle karşılaştınca şu anda herşey ne kadar kolay geliyor. Lastiklerin yeri kavraması ile aniden bırakması arasında o kararsız çizgiyle henüz tanışmadın ve kafadaki o telkin edici sese bakarsan öyle bir limit yok zaten. Herşeyinle o sese güveniyor ve her viraj-da gazı biraz daha erken açıyorsun. Hayat bu işte!

#### **Risk Faktörü:**

Muhtemelen bir sürücü için en yüksek risk faktörünün olduğu dönem, özellikle de gençlik söz konusu ise. Risk kitabının yazarı Profesör John Adams'ın yaptığı bir çalışma gösteriyor ki genç sürücüler yaşlı sürücülere nazaran daha yetenekliler ve kesinlikle daha hızlı reflekslere sahipler. Ama kaza sayısında yaşlılardan uzak ara öndeler. Bunda testosteron'un büyük etkisi var. Hormon salgılanması 20'li yaşların başlarında tepe noktasına ulaşır sonrasında düşüşe geçiyor. Bu dönemde bırakın motoru, 15 yaşında külistür araba kullansalar gene aynı sayıda kaza yaparlar.

#### **Kademe 4: Yetenekli ama durgun**

##### **Belli bir seviyeye ulaşmış ve orada kalmaktan memnun.**

Gelişimi tamamlayıp bulunduğunuz seviyede kalmak kolaydır. İyi gününde olduğunda yol konumlanan asfalttaki en iyi sürücüler kadar, çevredeki tehlikeleri sezinlemen, motor kontrolün ve tecrüben gittiğin her kilometreden zevk almanı sağlar. Ayakların yerde iken en son ne zaman bu kadar eğlendiğini hatırlamazsın.

Kazalara gelirse, senelerdir kasko poliçen bozulmadan devam eder. En kötü günün olan o kar yağdığı zaman bile hafif eğrilmiş karenaj ve çizilmiş onur dışında hasar almadan kurtulabilirsin.

Geçmişe baktığında, tüm öğrenim süreci ve heveli yıllar boyunca en önemli olan şey hızlı bir sürücü olmaktır. En azından arkadaşların kadar hızlı. Tek isteğin yarışçılar klübüne dahil olmak, istediğin zaman kontrollü arka tekerlek kaydırmaları yapmak, sorunsuzca tek tekere kalkmak ve virajlara dalarken Baros gibi fren sıkmağı.

İçinde hâlâ bunları yapmak isteyen bir taraf var ama artık ne denli zaman harcatan, tehlikeli ve -itiraf etmek gerekirse- zor olduklarını idrak edecek konumdasın. Peki yapmadığın için üzülüyor musun? Gerçeği söylemek gerekirse hayır. Motor sürmek bir zevk ve özgürlük olmalı, disiplin değil. Ayrıca, şehirler arası yollarda kimse senden hızlı değil. Şehir içinde yanına bile yaklaşamıyorlar. Sollamayı becerip de geçerken selam verenler sadece cesarati veya salaklığı olanlar. Eh, bu kadarlıkla da yaşayabilirsin.

#### **Risk Faktörü:**

Kidemli ve durgun sürücü olmak -bu kadar gelişmek bana yeter- demek için iyi bir yerdir. Tecrübe, olgunluk ve kan fokurdatan testosteronun azalması gösterir ki artık güvenli bölgede kullanıyorsunuz. Tebrikler, şu andan itibaren böbreklerinizden birini satmaya gerek kalmadan ZX-10R sigortalatabilirsiniz.

#### **Kademe 5: Hızlı ve bilinçli**

##### **Huzurlu, akıcı ve güvenli tarafından süperonik**

Zaman mucizevi iyileştirme etkisini motor yeteneğin üstünde gösterip sürüşündeki pürüzleri törpüledi; neredeyse mükemmellik seviyesine kadar çıkmayı başardın. Bugüne kadar edindiğin tüm kötü alışkanlıklar doğal seleksiyonun da etkisiyle geçmişte kaldı. Motor hakimiyetin sürücü arkadaşlarımız arasında baskın güç olarak kendini kabul ettirdi.

Netice ne mi? Takdir edilesi bir alçakgönüllülük ve yaşanılmalı bir mutluluk. Sakin yanlış anlamayın, kastettiğimiz bir robot hassasiyeti ve doğruluğu sonucu ruhsuz kullanım değil. Yaptığın işten son kırıntısına kadar zevk almak ve iki teker üstünde iken kendini motora tamamen adamaktan bahsediyoruz. Yola çıktığında zaman yavaşlayıp etrafını ağır çekimde görmene neden oluyor. Algılarına bir sükunet hakim, yapmakta olduğun sürate rağmen. Aslında belki de dinginliğinin sebebi bu kadar hızlı olman. Yolda kendini kusursuz konumlandırman sayesinde çok uzakları görüş alanın içine alıp tecrübesiz sürücülerin bulmayı hayal bile edemeyecekleri boşlukları farkedebiliyorsun. Vites değişimleri aklını okurmuşcasına hızına yön veriyor, frenlere nadiren iş düşüyor. Ama gerektiğinde de tüm güçleri ile asfaltı kazıyorlar.

Hepsinden önemlisi mutlusun. Yaptıklarının ve olabileceklerin bilincindedin. Mücadeleden haz alıyor, bağımlılık yaratan bir lezzetten ayrı olarak yaşayamıyorsun. Senelerin getirdiği tecrübeyi yola aktarmanın tatmini ile çevreden gelen zengin, renkli ve belki de afrodisyak diyebileceğimiz uyarıları içine çekiyorsun. Olabilecek her türlü tehlikeyi önceden fark edip muhtemel kaçış rotalarını düşünmeden gözünün önüne getirebiliyorsun. Yenilmezlik seviyesine ulaştın mı? Yaklaştın ama maalesef değil. Motora binmeden tahtaya vurmaya ihmal etmeyecek kadar tecrübelisin. Tebrikler...

#### **Risk Faktörü:**

Artan hıza rağmen olağanüstü motor kontrolü ve tecrübe sayesinde riskler minimize edilir. İngiltere motorlu polis gücünde Class One seviyesine ulaşmış sürücüler yollarda kendi istedikleri süratte gitmekte serbesttir. Ve bu kolay kazanılan bir ayrıcalık değildir. Tabii ki tehlike ve risk her zaman yanibaşında olacaktır, sıfırlamanın imkânı yoktur. Risk analiz uzmanı John Adams'ın söylediği gibi, "Risk seviyesi sadece olayların oluşma frekansı değil içinde olunan koşulların da fonksiyonudur. Tecrübeli de olsa bu süratlerde kaza yapan sürücü için durum daha iç karartıcı olacaktır."

Tecrübe iyi birşey olsa da (kimilerine göre kazanılabilecek en iyi şey) çok kazanmak için uzun senelere ihtiyaç duyarsın. Peki ne zaman becerileriniz sönmeye başlar? Adams'ın düşüncesine göre kazanılan yeteneklerin kaybı oldukça geniş bir aralıkta ve kendini hissettirerek gerçekleşiyor. Bu yüzden Kanada gibi kimi ülkeler belli yaşı geçmiş sürücülerini senelik sınava sokup ne durumda olduklarını kontrol ediyor. **IKTEKER**

**İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2004**

# Gezi 7 gün, 7 ülke 2500 kilometre...

iki tekerlek üzerinde Avrupa turu, her motorcunun ulaşmak istediği hayalidir. Üyesi olduğumuz [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org) grubunda; İlker Eryılmaz Brüksel'den, ben Berlin'den, bir motosiklet turu ile ilgili sanal yazışmalara-birbirimiz tanımaksızın- 2004 ilkbaharında başladık. İlk etapta programımız şöyleydi:

Almanya'nın batısında bir yerde; Aachen veya Karlsruhe civarında buluşup, aşağıya güneye, Monaco civarına inecektik. İlker kendi motoru ile gelecek, ben ise Aachen veya Karlsruhe'ye kadar olan dümdüz alman ovalarını trenle aşış, oradan motor kiralayacaktım. İlker'in halihazırda bir motoru vardı, benim ise yoktu. Haziran'da İlker'e Brüksel'e gittiğimde ilk defa karşı karşıya geldik. Oturup geziyi programladık. Haritayı açtığımızda farkettik ki Monaco'ya öyle 1 haftada inmek mümkün değildi, daha doğrusu ancak inebiliyor, geri dönecek vakit kalmıyordu. Son sınırlarımızı Batı Alpleri'nin en yüksek noktası olan Mont-Blanc olarak belirledik. Ehh bir nal bulmuştuk, şimdi mesele 3 nal ile bir ata kalmıştı...

17 Temmuz cumartesi başlamaya karar verdiğimiz geziden önceki pazartesi, asıl iş olan kiralamayı sona bıraktığım için dona kaldım. Birçok bayinin elinde motor yoktu. Bazıları da en az beş hafta öncesinden sipariş edilmesi gerektiğini söylüyordu. İlker'i arayıp Smart Coupe kiralayıp peşinden gitmeyi teklif ettim. Bu tur bir gezinin keyifsiz olacağını düşünüp geziyi erteleme kararı aldık. Gezinin başlangıç tarihinden 3 gün önce, planlarımızın suya düşmüş olmasının verdiği üzüntü ile mevcut kiralama fiyat listelerine son bir göz atarken bir 125'lik bir scooter gördüm.

Aşağıdaki hikaye SV 650S'li Don Kışot ile Sanço Panço'nun 125'lik eşeğinin(SH 125) hikayesidir.

## Don Kışot'un günlüğü / Gün 4

Sinan: F650 kiralamak mümkün olamıyor, ne yapalım? Smart kiralayayım ben. Aynı para.

İlker: Olur mu canım öyle şey? Motor yoksa, gezi de yok. Baska zamana erteleriz

## Gün 3 / Telefon Çalar

Sinan: Alo, merhaba. Aachen'daki adamlarla konuştum. 125'lik scooter varmış. Ne dersin?

Ben: Kaç yapıyor ki bu alet? Şişmesin yolda?

S: Adam diyor ki otobanda rahat 100km/s. yapar. Ne yapayım, kiralasak mı?

B: Scooterdan bayılma sonra? O kadar kilometre, sevmediğin motorla çekilmez.

S: Yok, ben scooterları daha çok seviyorum zaten.

B: Tamamdır, Cumartesi Aachen'da buluşuyoruz.

## Gün 1

Hazırlıkları bitirip Brüksel'den yola koyuluyorum. 1.5 saat sonra Aachen'da Kohl mağazasının kapısındaım. Maviler giymiş birisi el sallıyor. Sanço'yu sürüş kıyafetleri içinde görmemişim ya hiç, şaşırıyorum. Benim ufaklığı dev gibi BMW'lerin yanına park edip mağazaya yöneliyorum. Sanço ufak kırmızı bir eşeğin yanında duruyor. Bunu kiraladığına inanmıyorum önce. Ama gerçekten bunu kiralamış. "Bu mu 100 yapıyormuş otobanda?" diyorum... Göreceğiz bakalım. İlk istikamet Ardennes Tepeleri'nden geçerek Lüksemburg'a inmek.

Belçika sınırları içindeki Ardennes Tepeleri'ni sıradağlar sanmayın. En yüksek 600-700 metre olan tepecikler topluluğu. 70-80km/s. gibi bir tempoyla, tatlı virajları döne döne gidiyor Spa meydanında meşe ağaçlarının altında mola veriyoruz. Saat 16 olmuş. Önümüzde Strasburg'a kadar uzanan 5 saate yakın yol var. Gece yolculuk yapmamak için en hızlı rota olan otobandan gitme kararı alıyoruz.

## Sanço Panço'nun seyir defteri

Otobanı 100 km/s. gibi bir ortalama hızla geçip, Belçika'yı bitirerek Lüksemburg'a daldık. Lüksemburg küçük bir krallık, AB üyesi, sınırlar açık. Burada benzine vergi yok. Scooterin bir depo ile ortalama menzilin 150km. olduğunu hesapladım. Benzinde çevremdekilerin benzininden başka paket paket hatta kutu kutu sigara aldığı farkettim. Don Kışot'un söylediğine göre; bu krallıkta benzininden başka sigaradan da vergi alınmıyormuş. Hal böyle olunca hazır sınır falan da yokken diğer ülkelerden arabalarına atlayan komşuların buradan sigara ve benzin stok-

## Rota Tavsiyesi-Gün 1-Aachen/Spa

Belçika'nın doğusunda kalan bu bölgede Ardennes tepeleri ve ormanları var. Özellikle, Formula1 pistinin yer aldığı Spa-Francorchamps (aslında bunlar iki ayrı kasaba) bölgesi inişli çıkışlı manzaralı yolları, çok keskin olmayan tatlı virajları ile motosiklete uygun.



layarak geri döndükleri anlaşıldı.

Buranın başkenti olan Lüksemburg şehrine girdiğimizde saat 18 sularıydı ve fırtına havası vardı. Şehrin ortasından derin bir vadi geçiyor, burası meşhur Lüksemburg Bahçeleri... Hızlı geçtiğimiz Lüksemburg bitti, Fransa'ya girdik, bir yağmur bastırdı. Otobanda giderken birden "Peage" (gişeler) tabelaları ile karşılaştık. Başka bir yola girmedik, dümdüz devam ettiğimiz halde az sonra başka bir gişeye geldik ve yine bilet aldık. Öğrendiğimize göre Strasburg'dan Paris'e otobandan gitmek istenirse, bu gişe sistemi yüzünden toplam 50 euro ödeme yaparak Paris'e varılabiliyormuş.

## Don Kışot'un günlüğü

Çılgın gibi yağmur yağıyor. Deri ceketim su geçirmeye başladığından üşümeye başlıyorum. Yağmur altında farkında olmadan Sanço ile aramız biraz fazla açılmış. Önümüzdeki ilk benzinciye girdiğimde Sanço'nun arkamda olmadığını farkedip bekliyorum, gelen giden yok. 15 dakika sonra ümidi kesip benzin alıyor ve bir sonraki çıkıştan dönüp aramak üzere yola koyuluyorum. Otoban sonundaki gişelere geldiğimde Sanço'nun beni beklediğini görünce içime su serpiliyor (deri ceketini delip içime işleyen sulardan bahsetmiyorum). Bu birbimizi gezi boyunca tek kaybedişimiz olacak. Bu noktadan sonra hiç durmadan Strasburg'a vardık. Gece saat 23'de kalacağımız arkadaşımızın evine yerleştik.

## Gün 2

Ertesi sabah muhtesem bir güneşle uyanıyoruz. Dün hiç yağmur yağmamış sanki. Ağızım burnum şişmiş, grip olmuşum. Çünkü yorgunluğu atmak için tura bir gün ara veriyorduk. Strasburg'u gezeceğiz. Burası şirin bir şehir(cik). Eski şehir, su kanalları ile çevrelenip bir ada görüntüsü verilmiş. Binalar 1400'lerden kalma, çoklukla 2. Dünya Savaşı'nda büyük Avrupa şehirlerinin başına gelen bombalanmaya maruz kalmadığı için olduğu gibi kalmış. Büyük bir şehir turundan sonra akşam şehrin üzerine kurulduğu kanallarda yapılan ışık gösterilerini izledik. Yarına uzun bir gün bizi bekliyor. Şarap Yolu (Route de Vin) denen yoldan başlayıp Lozan'a kadar gideceğiz. "İsviçre Gümrüğü'nden geçiş sorun olacak mı?" endişesi ile yataklara gidiyoruz. Demir atlar evin önünde bekçilik yapıyor...

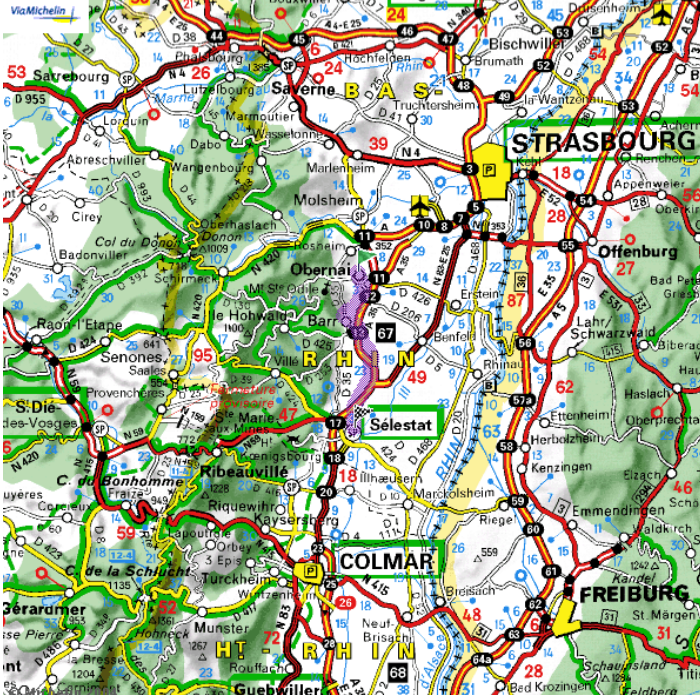
## Gün 3

Dün motora binmemek biraz işe yaradı, artık dayak yemiş gibi hissetmiyorum kendimi. Ama yüzüm-gözüm hala şiş. Eşyaları topladık, kahvaltı yapıp yola çıkacağız. Misafirperver ev sahibemiz Şarap Yolu rotasını tarif etti. Bağlar arasındaki kasabalardan otobana geçerek Lozan'a ineceğiz. Bu sefer vaktimiz de var, yavaş yavaş gideriz. Bu planlarla kahvaltıda oturduk ama o sırada gelen ev sahibemizin arkadaşı, Strasburg'daki Avrupa Birliği Parlamentosu'nda



### Rota Tavsiyesi-Gün 3-Strasbourg/Route De Vin

Fransa'nın doğusunda kalan Şarap Yolu Strasbourg'un 40 kilometre güney batısındaki Obernai Kasabası'ndan başlayan ve A35 anayolunun hemen paralelinde devam eden bir yoldur. Yol boyunca Alsace Bölgesi'nin üzüm bağları arasına yerleşmiş küçük köyler ve nefis asfalt yollar motosiklet sürmeye son derece elverişli. Daha çok bilgi için: [www.alsace-route-des-vins.com](http://www.alsace-route-des-vins.com)



çalışıyormuş; "Haydi size parlamentoyu gezdireyim" diyor. Tanıdık bir çalışan yanınızda olmadan ziyaret yasakmış. Türkiye olarak sürekli kapısından döndüğümüz şu parlamentodaki adamlarla iki çift laf edeceğimizi düşünerek kabul ediyoruz. Binada attığımız turdan sonra parlamento lokantasında bir yemek yiyor, saati 14 ediyoruz yine. Artık nasıl Lozan'a yetişeceksek?

### Saınço Panço'nun seyir defteri

Şarap Yolu'na çıkmak için Strasbourg'dan 40 kilometre uzaktaki Obernai ilk duraktı. Burası ahşap karkaslı binaları ile hala ortaçağ yaşıyormuş izlenimi veren güzel bir kasaba. Kasaba çevresi bağlar ve şarap imalathaneleri ile dolu, dönüşte mutlaka burada durmayı kararlaştırdık. Avrupa yolları çok garip. Yol haritaya, harita yola hiç benzemiyor. İşaretleme olağanüstü ama o kadar çok işaret var ki, insanın kafası karışıyor. Bu yol üzerinde biraz kaybolarak, biraz da manzaraların nefasetinden sarhoş olarak epeyce vakit kaybediyoruz. Don Kişot'un sert bir komutu ile Selestat'dan otobana bağlanıp, Mulhouse'a iniyoruz.

Alsace bölgesi otobanları, bölge referandumda istemedi diye ücretsiz. Mulhouse'dan Belfort'a dönüyoruz, ben Belfort tabelasını görünce yol İngiltere'ye gidiyor sanıyorum (Paris üzerinden transit), biraz sonra Belfort'un az ileride, Peugeot'nun başkenti bir endüstri şehri olduğu anlaşılıyor. Strasbourg'daki ev sahibemize bize D437'den gitmemizi önerdi. Orada Morteau kasabasında kalmış uzun süre, eski Renault'su ile 4 saatte gidermiş, yol ve virajlar müthişmiş. Biz de buna güvenerek basıyoruz gaza... Biraz yanılarak da olsa D437'yi bulduk. Yol hakikaten güzel, kasabalardan geçiyor, Yolun sonunda Morteau'ya varıyoruz. İsviçre vize almaz için çekindiğimiz İsviçre Gümrüğü'nden-kapıların ardına kadar açık, kontrol olmamasını fırsat bilerek- atları mahmuzlayarak geçip, kahraman Türkler olarak girişimizi yapmış oluyoruz. Le Locle'dan Neuchatel'e doğru, çok sayıda tünelden, köprüden geçiyoruz, havanın soğumasından irtifa kazandığımız anlaşılıyor.

Yolculuğumuzun en tehlikeli kısmını bana göre Neuchatel ile Lozan arasında yaptık. Hava çok karanlıktı, bizim gittiğimiz yönde çok sayıda şimşek çakıyordu. İlerledikçe şimşeklere yaklaşmamızdan, her an yağmur yiyecekmiş gibi bir his doğmuştu içime. Çok sayıda sinek-böcekten şikayetçiyiz, gece görüşünü çok engelliyor. Yağmur korkusu içinde, git git bitmeyen bir yolu bitirip, 22'de Lozan'a varıyoruz. Guest House'a vardığımızda, Don Kişot'un önceden yaptırdığı rezervasyon desteği eşliğinde odaya yerleştik.

### Don Kişot'un günlüğü / Gün 4

Lozan, Cenevre gölü kenarında yerleşmiş ufak bir şehir. Sırtını dağ yamacına

### Rota Tavsiyesi-Gün 3-Belfort/Morteau

D437 numaralı yol, Fransa'nın doğusunda yer alan Belfort kentinin hemen güneyinden Morteau'ya; Le Locle-İsviçre'ye bağlanan sınır kapısına iniyor. Yol motosiklet sürmeye son derece elverişli, yer yer kasabalardan geçiyor. Bölgeye ismini veren Doubs pek çok kola yayılmış olan bir akarsu. Etabin uzunluğu 90 kilometre.



yaşlanmış. Bir yerden ötekine gitmek için sürekli yükseklik değiştiriyorsunuz, bu açıdan biraz İstanbul'u andırıyor. Montreux, Lozan, Cenevre göl kısmına yanyana dizilmiş şehirler, karşı kıyı ise Fransa. Yokuş yukarı yürüyerek tepedeki katedrale kadar çıkıp şehrin yukardan görünüşüne baktık.

Çevrede çok scooter var. Her yerde motor park alanları var. Bir detay dikkatimizi çekiyor; buradakiler motorları kilitleme ihtiyacı duymuyor. Bir tanesinin zincir gibi birşeyle duvara bağlı olduğunu görüp şaşırıyoruz; meğer Peugeot'nun yaptığı elektrikli scooter imiş. Şarja bağlamışlar. Bugün nihai amacımız gölün doğusunda kalan ve kayak merkezi olan Gstaad'a gitmek. Yol kısa sayılır. 100km'si otoban, 150-200km arası. Otoban çıkışı sonrasında güzel yollar başlıyor. Kartpostal güzellikindeki kasabalar ve yollardan gidiyoruz. Gözlerim mor Milka inekleri arıyor. Göremiyorum.

Asfalt nefis, yollar da geniş olunca viraj almanın keyfine doyumuyor. Ne kadar durmak istemesem de navigasyon sorunları yüzünden sürekli duruyoruz. Önümüze bir göbek geliyor. 3 tane yol var. Hedefimizi gösteren tabela -daha önce pek çok defa başımıza geldiği gibi- yine kayıp. Haritaya bakıyorum, onların gösterdiği kasabaların hiçbirini yok. Yakınımda duran Alman plakalı motorlar var. Soruyorum, hemen çevremi sarıyolar, grubun navigatörü 3 farklı harita açıyor önüme. "Biz şu dağdan indik, şimdi de bu dağa tırmanacağız. İki yönde de bu kasaba yok, senin geldiğin yerde de yoksa, demek ki düz gideceksin" diyor. Ayaküstü biraz sohbet ediyoruz. Her haftasonu Almanya'dan dolaşmaya gelirlermiş buralara. Gösterdikleri rotada devam edip 15 dakika geçmeden Gstaad'a varıyoruz.

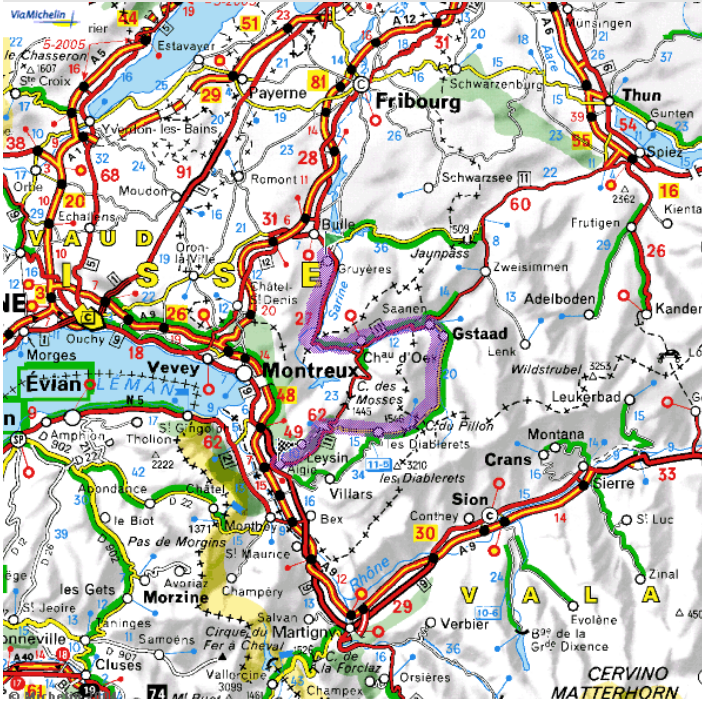
### Saınço Panço'nun seyir defteri

Gstaad, ahşap binaların yanyana dizildiği, otel ve lokantalar ile doldurulmuş, geçtiğimiz kasabalardan mimari olarak çok da farklı olmayan bir yerleşim. Çevredeki yemyeşil tepelere kurulmuş onlarca teleferik ve telesij sistemi ağaçların arasına saklanmışlar, ancak dikkatli bir bakış ile seçilebiliyorlar. 15 dakikada yürünebilen araç trafiğine kapalı ana caddesi üzerinde dizilmiş Gucci, Hermes, LV, Armani gibi firmalar, bu kasabayı diğerinden ayıran özelliği; Gstaad Avrupa jet sosyetesinin kış dönemindeki uğrak mekanı. Akşam Lozan'da yemeğe davetli olduğumuzdan çok çabuk toparlanıp, Gsteig yönüne doğru ilerleyip Aigle'den otoyola çıkarak büyük bir O çizmeyi planladık.

Yol önce bizi tepelere doğru çıkardı. Dağlar arasında geçitte "Buzul(Glacier) 3000" isimli bir teleferik var. Buradan 3000 metredeki buz denizine çıkılıyor. Buradan aşağı inmeye başlıyoruz. Yol motosiklet sürüşü için o kadar güzeldi ki, ben de bir

### Rota Tavsiyesi-Gün 4-Gruyeres/Gstaad/Aigle

Cenevre gölünün tam olarak doğusunda yer alan bu rotanın uzunluğu 81 kilometre. Meşhur Gravyer peynirinin yapıldığı kasabada yola çıktıktan hemen sonra, Batı İsviçre Alpleri'nin göbeğinde yer alan vadiye giriliyor. Gstaad, Avrupa jet sosyetesinin kiş sporları için geldiği gözde bir mekan. Etrafın yeşilliği, kasabaların güzelliği dışında özellikle yolun motosiklele çok uygun olması açısından tavsiye edilir. Gsteig ile Aigle arası ise tüm motorcuların rüyasını süsleyecek virajlara sahip.



defaya mahsus kendime fotoğraf çekme sözü verdim, yola konsantre olarak hızla aşağı indik. Bu yolu anlatacak kelime bulamıyorum. Bir tarafı uçurum, karşımda dağlardan uçarak akan şelaleler, uçurumun aşağısı çağıldayan büyük bir akarsu, öteki taraf güzel taş duvar, dar, üzeri ağaçlarla örtülü nefis bir yol. Çok virajlı, virajlar ise her motosikletçinin rüyası olacak kadar güzel.

### Don Kişot'un günlüğü / Gün 5

Bugünkü hedef, gezimizin de ana fikri olan en yüksek Alp geçişi, Mont Blanc. Kıyafetleri kuşandıktan sonra istikamet güney. Cenevre Gölü'nün etrafından dolaşıp Fransa'ya gireceğiz. Oradan dağlara tırmanıp Mont Blanc'a kadar devam eden vadiyi takiben meşhur Mont Blanc Tüneli'nden İtalya'ya geçeceğiz. Alp'lerin güney yakasından zirveye kadar çıkıp, kuzeye doğru yönelerek tekrar İsviçre'ye girecek, Lozan'a geri döneceğiz.

Yolun ilk kısmı otoban olduğundan oldukça sıkıcıydı. Ancak sonunda yılan gibi kıvrılarak yukarı çıkan yollardan dağa çıkmaya başlıyoruz. Yollar gezi otobüsünden geçilmiyor. Sanço'nun scooterı rampada bayılmasa, gaza asılıp sollayacağım konvoyu ama... Sonunda iyice yükselip bir düzlüğe, Fransız gümrüğüne ulaşıyoruz. Buradan sonra girdiğimiz vadi irili ufaklı bir çok kasabanın bulunduğu, fransızlarından meşhur kayak vadisi Chamonix. Sonunda da aynı adı taşıyan kasabaya varıyoruz. Burası yaz-kış turizmin durmadığı bir kasaba. Her iki tarafı dağ olduğundan kışın kayak yapanlara, yazın da yürüyüşçülere ev sahipliği yapıyor. Lokantalar Kadıköy vapur iskelesi yanında satılan kaşarlı tosta "Croque Mösyö" demişler, tanesini 8 Euro'ya satıyorlar. Dolayısıyla bizim hala daha farkına varmadığımız turizm, ekonomi için önemli bir kalemdir.

### Sanço Panço'nun seyir defteri

Chamonix Kasabası'nın çevresi vızır-vızır çalışan teleferikler ile dolu. Ortalık ana-baba günü; öğreniyoruz ki zirveye gidip gelme kısa tur imiş ve 3 saat sürüyormuş. Bunun bir de uzun olanı var. Zirveyi aşip İtalya tarafına iniyor. Oradan tekrar geri geliyor. "Biz daha kısa sürede dağın arkasına varırız" diyerek motor başına tam 19 euro tutan Mont Blanc tüneline girdik. Tam 13 kilometre sonra İtalya'dayız. Elimizi-kolumuzu sallayarak geçtik. Artık Alp'lerin Akdeniz'e bakan tarafındayız. Derin vadilerin içinden geçerek 60 km. uzaktaki Aosta'ya gitmemiz, oradan da tekrar kuzeye dönüp zirveye çıkan yolu bulmamız lazım.

### Don Kişot'un günlüğü

Hava çok sıcak, düşük tempo ile gitmekten susuzluğum had safhaya ulaşıyor. Kendimizi bir benzinciye atıyoruz. Durduğumuz yer enterasan bir kamyoncu tesisi.

### Rota Tavsiyesi-Gün 5-Martigny/Chamonix

İsviçre'den tırmanmaya başlayıp tepeye vardığınızda sınır değiştirerek Fransa'nın Chamonix vadisine geçilen 44 kilometrelik bu yol turist otobüsleri kadar motorcular içinde çok popüler. Otobüslere takılıp hız düşürülmediği takdirde sürekli dönen virajlara sahip keyifli bir yol. Chamonix Kasabası'nın turistik açıdan en enterasan yönü 3800 metredeki Aiguille du Midi(Mont Blanc)'ye çıkan teleferik sistemi.

İçeride bar tarzı bir yer yapmışlar. Bara da iki tane hoşsohbet garson kız koymuşlar. Sınırım mekanın popülaritesi ondan fazla.

Dinlenip benzin de aldıktan sonra yola çıkmaya hazırız. En azından biz üçümüz hazır ama Sanço değil. Almış eline fileyi, "kamerayı motora nasıl monte ederim" diye uğraşıyor. Uyduruktan da olsa bir şekilde sabitliyoruz, bu noktadan sonra film çekimine de başlıyoruz. Yükseldikçe yol daha da güzel bir hal alıyor. Virajlar sıklaşıyor, trafik azalıyor. Yolda gördüğümüz motorcu sayısı ise tam tersine artış gösteriyor. Yolumuz motorlar için, çevremiz ise trekking için ideal. Yol ileride bir yerde çatallaşıyor. Sağdan devam eden yol zirveye gidiyor. Soldan ayrılan ise İsviçre'ye geçen, Mont Blanc'dakinin benzeri tünele devam ediyor. Bütün araba ve kamyonlar buradan ayrılıp tünele giriyor. Yukarı, geçide giden yol motor hakimiyetinde. Herşeyden yalıtılmış, sadece siz, motor ve harikalar virajlardan oluşan bir yol.

Az gidip, uz gittikten sonra tüm bu tatilin hedef noktası olan Grand Saint Bernard Geçidi'ne ulaşıyoruz. Rakım 2534 metre. Geçitte ufak bir krater gölü var. İçinde balıklar yüzyor.

### Sanço Panço'nun seyir defteri

Birkaç aydır elimi üzerinde gezdirdiğim harita gerçeğe dönüşecek. Benim eşeğin gidonun üst gösterge kısmında düz bir alan var, kameramı bir ahtapot ile buraya bağlıyorum, Don Kişot yardım ediyor. Tırmanıyoruz, çokça bisikletli, motorlu var. Virajların verdiği keyif, yazıyla anlatılacak gibi değil. Tünel'e giden yol ayırımından sonra yol iyice daralıyor ve tenhalaşiyor. Sonunda şu köpekleri ile meşhur geçide ulaşıp, hatıra köpek oyuncağı alıyoruz kendimize.

### Gün 6

Bugün Lozan'dan ayrılıp Strasburg'a kadar gideceğiz. Çok önceleri Basel'den dönmeyi düşünmüştük, ancak Strasburg'lu dostlar, o bölgede Fransız, Alman, İsviçre 3 sınır değiştirildiğini ve bazen kök söktürdüklerini söylediler. Biz de Neuchatel üzerinden direkt Belfort, Grand Ballon Dağları'ndan Obernai, Strasburg rotasını çizdik. İlk kısım otoban, uzun, sıkıcı ama önümüzdeki virajlı yollarda kaybedeceğimiz zamanı dengelemek için faydalı. Akşam çok geç olmadan Strasburg'a varmak dışında bugün tamamen serbestiz. Neuchatel'den sonra köy yollarına girdik. Sıcak havada İsviçre'den Fransa'ya yine problemsizce geçip Belfort'a vardık. Otobanda giderken, kocaman bir tabelada Chapel de Ronchamp'ın burada olduğunu görüp, uğramak istedim. Bu bina, modernizm akımının sona erdiği yapılardan bir tanesi. 1950'lerin başında Le Corbusier tarafından tasarlanmış. Mimarlık tarihinde okuduğum bir yapıya bu kadar yaklaşmak beni çok heyecanlandırmıştı. Belfort'da turizm bürosu Ronchamp Kasabası'nın yerini "şu köşeyi dönünce, hemen orada" gibi tarif etse de yaklaşık 20 kilometre içeri girdik.

"Madem bu kadar gelmişiz, bari ara yollardan gidelim" diyerek tekrar otobana girmedik. Böylece, aslında gelirken planladığımız ama yapamadığımız, Bike dergisi tavsiyesi Grand Ballon Dağları geçişini yaptık. Buradan Obernai-Strasburg yönüne giden müthiş yollardan geçtik. Obernai yolu D130'a sapmadan önce Don Kişot ile çok iyi bir tempo tutturup at ve eşeği mahmuzladık. D130'a saptığımızda, Obernai'ye takribi 30-40 kilometre kalmıştı.

Don Kişot'un en çok etkilendiği nokta, hız limitlerini gösteren tabelaların sökülmesi. Hız limitlerini aşmadan giderken tepemizde irice bir helikopter dolaşmaya başladı. İçimden "yok canım hız kontrolü yapıyor olamazlar" diye geçirdim. Uzaklaşan helikopter biraz sonra yine geçti. Az sonra hemen önümüzde helikopter yola indi!! Meğer hemen önümüzde bir motosiklet kazası olmuş; bir RSV Mille

### Rota Tavsiyesi-Gün 5-Chamonix/Aosta/Grand Saint Bernard

Bu yol bir motosikletçi için yolculuğun en keyifli rotası olacaktır. Özellikle Aosta'dan başlayıp yukarı doğru geçide tırmanmak keyifli bir rüya görmekle eş tutulabilir. Bu rotada dikkat edilmesi gereken nokta; Aosta'dan sonra diğer araçların izlediği tünele girmeyip, "Col du Grand Saint Bernard" oklarının izlenmesi. Etabın uzunluğu 100 kilometre.

**Rota Tavsiyesi-Gün 5-Ronchapms/Obernai**

Grand Ballon Dağları arasından geçen bu rota rahat bir sürüşe müsait eğlenceli virajlara sahip. Özellikle St. Die Des Vosges'e gelmeden hemen önce sapılan D130 yolu gece karanlığına kalmadıkça mutlaka izlenmesi gerekli bir rota. Etabin uzunluğu 156 kilometre.

verde sol yanı üzerine yatmış, pek bir hasarı yok görünüyordu. Deri takımlı birisini yere yatırmış, ağzına şu hava veren iri balon ile suni solunum yaptırdıklarını gördüm. Arkadaşları da Ducati vs. motorları ile bir başka noktada bekliyorlardı. Bu ıssız alanda böylesine ilk yardım takdir edilebilecek bir durumdu ama açıkçası her ikimizde çok üzüldük ve korktuk. Böyle bir şey olsa kimi arayacaktık, bunu hiç düşünmemiştik... Kös kös Obernai'ye vardığımızda, güzel bir ay vardı onu hatırlıyorum, sonra 40 kilometre ötedeki Strasburg'a çevirdik gidonu.

**Don Kişot'un günlüğü / Gün 7**

Pırlıl pırlıl parlayan güneşin ışıkları ile uyandık. Beygir üstünde dolaşmaya alıştığımızdan olsa gerek Sanço'da da, bende de en ufak yorgunluk belirtisi yok. Çantalarımızı toparlayıp güzel bir kahvaltı yaptık. Ev sahibemiz sağolsun, aç göndermiyor bizi. Biz de Avrupa'nın göbeğinde demlenmiş çaylı, çizik zeytinli kahvaltının tadına varıyoruz.

Bugünkü plan herhangi bir rotayı takiben Strasburg - Belçika/Spa yapmak. Mümkün mertebe otobanlardan uzak duracağız. Boyun ağrımın sebebini çözdüğümden beri ölesiyeye nefret yaratır oldu otobanlar. Hem paralılar da zaten. Girenken ayrı para veriyorsun, çıkarken ayrı. Turun son ayağını yaptığımızdan içimiz buruk. Bir yandan da memlekete dönüyor olmanın getirdiği rahatlama var.

Nihayet yola koyuluyoruz ancak gidiş-geliş şehirlerarası yollardaki trafiğe takılıyor sonunda yanımızda giden otobanı mecburen seçiyoruz. Son Fransız şehri Thionville'de küçük bir mola ardından Lüksemburg hududuna varıyoruz. Sınırı geçer geçmez vergisiz benzin alıyoruz. Fransız tarafında hiç benzinci yokken, Lüksemburg tarafı sıra sıra benzinci dolu. Fransızlar, 5 dakika araba sürerek ülke değiştiriyor, benzini fullleyip geri dönüyorlar. Bir sonraki hedef Lüksemburg şehri merkezi. İlk gün aceleden mola verememiştik, bu sefer duracağız.

Şehir merkezine oldukça yakın bir yere motorları park edip tura çıkıyoruz. Günlerden Cuma saatlerden öğleden sonra olduğundan ortalık panayır yeri gibi. İşlek ana caddedeki bir kafeye oturuyoruz. Navigatör olarak açıyorum haritayı. Spa'ya kaç km kaldı, onu hesaplamaya çalışıyorum. O sırada sol üst köşede tanıdık bir isim gözüme takılıyor; Brüksel. Açıyorum karışımı pergel gibi: Lüksemburg - Spa = 1 karış Lüksemburg - Brüksel = 1 karış + 2 parmak

Spa'da kalacak yerimiz yok, otel ayarlama derdimiz var. Sanço "Boşver Spa'yı gidip senin evde, Brüksel'de kalalım" diyor. Yemekleri yiyip yola koyuluyoruz. 15 dakika geçmeden sınırdayız. Eve geldik sayılır. Buraya kadar cehennem gibi yakan güneş, Belçika usulü "merhaba" diyerek yerini bulutlara bırakıyor. Yağmuru yiye yiye eve kadar geldik. Pizza eşliğinde tatilin irdelemesini yapıp neredeyse olduğumuz yerde uyuyakaldık. Yarın Sanço'yu Aachen götüreceğiz, kiralık eşeği teslim etmemiz lazım.

Son gün olan Aachen yolu macerasız geçiyor. Öğlene doğru motoru teslim ediyoruz. BMW mağazası içinde salyalarımız aka aka dolaştıktan sonra şehir merkezine iniyoruz. Sanço trene binip Berlin'e dönecek daha. Merkezde ufak bir tur ve yemek seansı sonunda Sanço'yu yolcu ediyorum. Ardından ben de atı mahmuzladığım gibi Brüksel'e dönüyorum. 130-140 km/s. ile gelince zerre boyun ağrım olmadığını zor yoldan da olsa öğreniyorum. Bir daha otobanda 120'nin altını görmem artık...

**Sanço Panço'nun seyir defteri (defter yarım kalmıştır)**

8. ve son günümüz. Brüksel'den Aachen'a 144 km'miz var. Basıyoruz gaza. Benim eşek gezinin başlarında en fazla 100km/s'ye çıkarken, şimdi 120 yapıyor... Bana üzerine para vermeleri lazım. Belçika'dan sonra birden Hollanda'ya giriyoruz, bütün plakalar NL kodlu. "Nereden çıktı bu Hollanda" derken, Don Kişot bana coğrafya dersi veriyor. Hollanda'nın bu iki ülke arasına gire 18km'lik bir dilimi varmış. Sonra Hollanda bu giriş çıkışımızdan hiç haberdar olmadan birdenbire Almanya'ya girip Kohl Motosiklet Bayisi'nin önüne varıyoruz.

Bu gezide 2500 kilometreyi devirip; Almanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Fransa, İsviçre, İtalya olmak üzere 8 gün 7 gecede 7 ülke dolaştık. Hüzün içinde vedalaştık. **HITEKER**

**MAD RUN 2005****Yeni Yılda... One More Mile**

Bu yıl 7. gerçekleştirilecek olan OMM Mad Run yeni bir eğlence ve neşe süresinin açılışının geleneksel bir kutlama şekli olarak yapılacaktır.

Eski bir efsaneye göre, yeni yılın ilk gününde yapılan şey bütün bir yıl boyunca yapılır. Eğer motora, Bir Mil Daha binmek istiyorsanız, bu kutlama gününde bize katılmalısınız. Her zamanki gibi "her tür hava şartında, yarım günlük kolay bir gezi olacak. Geçmiş de güzel, çok güzel ve çok kötü hava şartlarında yaptığımız bu gezi umarız 2004 yılında olduğu gibi ılık ve güneşli bir günde gerçekleşir. Ancak unutmayın, kötü hava yoktur kötü kıyafet vardır. Sonuç olarak, güneş, yağmur veya kar, bize katılın.

Yol ve varış noktamız [www.ommriders.org](http://www.ommriders.org) sayfamızda yayınlanacak ve davetimiz tüm OMM bültenine abone olan okuyucularına 20 Aralık'tan önce gönderilecek. Güzel bir parkur ve sonunda dinlenmek için güzel bir lokanta/ kafe arıyoruz.

1 Ocak sabahı saat 10:00'da yola çıkmayı ve 15:00'i geçmeyecek şekilde İstanbul'a dönmeyi planlıyoruz.

Sizi, arkadaşlarınızı, grup veya kulübünüzü bu motosiklet sevgisini kutlama gününde aramızda görmeyi ümit ediyoruz.

Daha fazla bilgi için,

**Engin Serozan (serozan@superonline.com)**  
**veya Alp Berker (aberker@superonline.com)**

# Teknik Elcik Isıtma nasıl monte edilir?

**Kasım gelip de kış soğuk yüzünü gösterdiğinde pek çok motorcu için bir sezon daha bitmiş demektir. Demir atlar Mart ayına kadar kapalı garajlarda veya otoparkın bir köşesinde örtülerinin altında cemreler düşene kadar istirahate çekilecektir. Peki ya kışın şartlarına boyun eğmeyip her koşulda kullanmaya devam edenler? Onlar ıslanıp titreye titreye gidiyorlar diye mi düşünüyorsunuz? Gelişen teknoloji bu azınlık kesimin de yarımına koşuyor ve mümkün olduğunca konforlu yolculuk etmelerine olanak sağlıyor.**

Bu sayımızda, kış koşullarında sürüş konforunuzu ciddi oranda arttıracak bir aletten bahsedeceğiz, elcik ısıtması. Ne işe yaradığı aşikar olsa da ilk bakışta gözden kaçan artı özelliklerine değinmekte fayda var.

- Rüzgara direk maruz kalan ellerin üst kısmı, eldivenin izolasyonu ne kadar iyi olursa olsun kısa süre içinde parmakların üşmesine neden olur.
- Forforun bozulması bir yana, üşüyen parmaklar ile fren-debriyaj kontrolü zorlaşır.
- Ellerin üşmesini engelleyen kalın eldivenler kontrolleri hissini azaltır. Dügmele-re basmak veya kavrama noktasını hissetmek güçleşir.
- Vücutun geri kalanı sıcak olsa bile aktif ısıtma olmaksızın parmakların ideal sıcaklığına kavuşmasının tek yolu dumanı tüten kahve fincanına sarılmaktır.

Yapısal olarak ısıtmalı elcikler evinizdeki elektrikli sobadan daha karmaşık değil. Kauçuk tutacak katmanları arasına yerleştirilmiş rezistanstan ibaret. Basit olduklarından fiyatları da makul. Aşağıda montajını anlatacağım ısıtma kitini [www.louis.de](http://www.louis.de)'den 35 Euro'ya aldım. Bugün iyi bir eldivene bunun iki katını verdiğimizizi düşününce, fiyat olarak oldukça makul. Pahada bu kadar hafif ve kavram olarak bu kadar basit bir şeyin montajının da kolay olacağını düşünüyorsanız (işe başlarken benim yaptığım gibi) tekrar düşünmenizi isteyeceğim. Çünkü yapacağımız değişiklikler motorun hayati iki sistemini doğrudan etkileyecek. Elektik aksamı ve gaz kontrolü. Aşağıda anlatacağım kulak verdikten sonra bu maceraya atılıp atılmayacağınıza (veya değip değmeyeceğine diyelim) karar verebilecek konumda olacaksınız. Hazırsanız, başlayalım.

**UYARI** Aşağıda anlatılan uygulama tek ve mutlak doğru olarak kabul edilerek yapılmamıştır. Bu bağlamda benim yaptıklarımı kendi motoru üzerinde deneyen ve bunun sonucunda motorun herhangi bir aksamına zarar veren kullanıcılar, bunun riskini bilerek işe başlamalıdır. Oluşabilecek hasarlarda mesuliyet benim değil, tamamen sizindir!

## 1. Kutunun içinde ne var?

Elcik ısıtma kitinizi aldınız ve kutusunu açtınız. Benim örneğimde Saito II kitinin içinden şunlar çıktı.

Parçalar birbirine soketler yardımı ile bağlanıyor. İlk resimde görülen elcikler kontrol modülünün sol ve sağ olarak işaretlenen soketlerine takılıyor. Geriye kalan son soket ise elektrik bağlantı kablosuna ayrılmış. İkinci resimin sol tarafına baktığınız beyaz olarak ana kontrol parçasına bağlanacak soketi görebilirsiniz. Kabolunun öbür ucunda ise + ve - terminaller ile tüm devreyi koruyan sigorta var. Resimde siyah kutu olarak görünüyor.

## 2. Elektrik bağlantısı

En son resimde bağlantı şeması var ama okuyamayanlar için ben sözle anlatayım.

En basit bağlantı şekli + ve - kutupları doğrudan aküye bağlamak şeklinde. Böylece tüm devre aküye paralel halde bağlanıp her koşulda çalıştırılabilir. Bunun sakıncasını muhtemelen cümleyi bitirmeden anladınız. Bir şekilde ısıtma sistemi açık kalırsa, güle güle akü. Çalıştırmak için motoru vurdururken en yakın duvara da kafınızı vurun. Belki bir dahakine unutmazsınız. Hadi diyelim bu olmadı ve olağanüstü dikkatlisiniz. Her seferinde devreyi kapatıp öyle iniyorsunuz. Yarın öbür gün meraklı bir çocuğun motoru kurcalarken o anahtarı "ON" konumuna getirmeyeceğini garanti edebilir misiniz?

Yukarıdaki sebeplerden dolayı bu bağlantının kontak anahtarından sonra bir yere konulması gerekiyor. Kill switch veya benzeri başka devre kesiciler de akla gelebilir ama tüm bunlar dışarıdan müdahaleye açıktır. Bir gün kill switch'i kapamadan inersiniz ve hoşçakal akü. Kimse anahtarsız motordan inmediğine göre, en mantıklı çözüm bu.

## 3. Yapılacaklar

1. Uygun elektrik bağlantısının nereden alınacağına karar vermek,
2. Mevcut elcikleri çıkartmak,
3. Yeni elcikleri motora uygun hale getirmek
4. Gidon sonu ağırlıklarını çıkartmak
5. Elektrik bağlantısını yapıp kontrol modülü için uygun montaj yeri aramak
6. Elcikleri takmak
7. Gidon sonu ağırlıklarını takmak

Basit değil mi? Her adımda karşıma çıkan zorlukları/yanlışları yazarak sizlerin aynı hataları yapmayacağınızı umuyorum.

### 4. Gerekenler:

1. Motorun yanında gelen alet çantası
2. Multimetre
3. Plastik kelepçe (benim durumumda Saito II'nin kutusundan çıktı)
4. Yan keski
5. Maket bıçağı veya keskin ve ince bir mutfak bıçağı
5. Nereden elektrik çekelim?

Hiçbir şeyi sökmeden önce multimetre ile uygun 12V besleme gerilimi verebilecek bir kaynak bularak işe başlayacağız. Kriterimiz kontak anahtarı kapalı iken 0V, açık iken 12V olan bir elektrik soketi bulmak. Eğer bulabiliyorsanız motorunuzun servis kitapçığından elektrik diyagramına bakın. En rahat böyle bulunuyor. Eğer kitapçık yoksa (kullanım klavuzunda elektrik diyagramı gösterilmez, boşuna aramayın), motoru sökmeye başlayabiliriz. İlk olarak aküye ulaşın. Genelde sürücü seçisinin altındadır. Multimetrenin eksi ucunu akünün eksi ucuna (veya motor bloğunda herhangi bir yere, tüm motorlarda blok ile akünün negatif ucu arasında bağlantı mevcuttur) temas ettirdikten sonra muhtelif soketlerdeki gerilim seviyelerini kontrol edin.

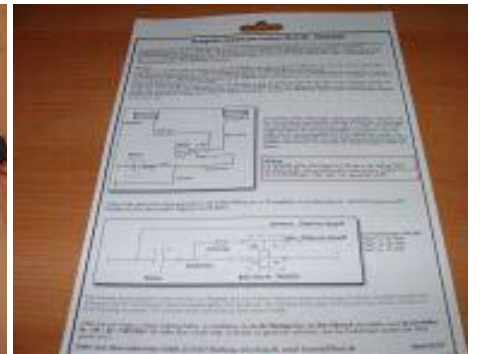
Göreceksiniz ki çeşitli sensörlere giden soketlerde 5V var iken daha kuvvetli ekipmanlara (yakıt pompası veya farlar) gidenlerde 12V var. Takacağımız ekipmanın fazla akım çekip bağlı olduğu soketteki en yakın ekipmanı dağıtması ihtimal dahilinde olduğundan, yakıt pompası veya MAF sensörü gibi motorun çalışmasına hayati etkisi olan bir elemana paralel bağlantı yapmanızı önermiyorum. En uygunu motorda kullanılmayan bir soket bulmak. Eğer motorunuzun daha aksesuarlı (veya aksesuarsız) modeli mevcutsa, üretici firma iki farklı elektrik devresi tasarlamak yerine kullanılmayacağı soketleri ortada bırakmayı tercih ediyor. Kendi motorumdan örnek verirsem, karenajlı SV650S'te çift far varken karenajsız SV650'de tek far var. Anladığınız üzere ikinci farın bağlantı soketi SV650'de kenarda boş olarak sizi bekliyor. Benim durumumda kullanılmayan soket yoktu. Ben de en mantıklı olan farlardan birine paralel bağlantı çektim. Böylece, far ampülü ısıtmalar yüzünden yansa bile kalan far ile yola devam etmem mümkün olacak. Farlar kontak anahtarı devresi tarafından kesildiği için akünün bitme ihtimali de ortadan kalkıyor.



Sağ ve sol elcik ile kontrol modülü



Ana kontrol modülü için elektrik kablosu



Devre bağlantı şeması



Ne tür ampül kullandığınızdan bağımsız olarak 2 veya 3 pinli bir sokete bağlıdır farlar. 2'li bağlantı varsa H7, 3'lü bağlantı varsa H4 tipi ampül kullanıyorsunuzdur. Multimetre ile bakarak hangisinin pozitif hangisinin toprak olduğunu bulun. Elektrik socketinin arkasındaki plastik kapağı kaldırıp asıl elektrik bağlantılarına ulaşın. Eğer elinizde havya varsa, kabloları basitçe lehimleyin. En sağlamı bu olur. Yok eğer havyanız yoksa, benim yaptığım gibi fiziksel bağlantıyı tercih edin.

Güzel, bağlantı noktamızı bulduk. Sıra geldi sokete ulaşmaya. En az parça sökerek nasıl rahat çalışma alanı oluşturabiliriz diye bakmanız lazım. Aşağıda gösterdiğim resimdeki gibi gaza gelip herşeyi sökmeye çalışmayın. Günün geri kalanını "Bu ön camı söktük sökmesine de nasıl geri takacağız?" diyerek geçirirsiniz.

Soketteki kelepçeleri gevşetip ısıtıcıların kablolarını araya sokmak suretiyle montajı tamamlayın. Soketin kapağını kapattığınızda muhtemelen böyle bir görüntü ile karşılaşacaksınız.

#### 6. Mevcut elcikleri çıkartmak

Eğer ilk defa elcik sökeceksiniz kendinizi büyük sürprize hazırlayın. Bu ufacık lanet yaratıklar tahmin edeceğinizden çok daha zorlayacak sizi.

Saito kullanım klavuzu orjinal elciklerin çıkartılması için harika bir yöntem öneriyor. Kesip parçalamak. Ben ise elciklerimi kaybetmek istemiyordum. O yüzden ikinci öneriye baktım. Bir miktar benzin veya seyreltilmiş deterjanın enjektör yardımı ile elciğin altına sıkılmasını ve sonra da kauçuk elciğin çorap çıkartır gibi içten dışı soyulması gerekiyordu. Sağ elcikle 20 dakika uğraşıp bir yere varamadık-tan sonra sol elcikte şansımı denemek istedim. Ama gördüm ki sol elcik, altından bir tür tutkalla gidona yapıştırılmış. Ne soymaya ne de sıvı enjekte etmeye imkan yok. O anda elcikle yarım saatten fazla harcadığımı farkettim ve aşağıda gösterdiğim yöntemle lanet yaratıkların hakkından geldim.



Karenajı tekrar monte etmeden evvel uzun ara bağlantı kablosunu kıvrırarak uygun bir yere siyah plastik kelepçe ile tutturun. Gidonu çevirirken kablunun oraya buraya takılmasını istemezsiniz. Kablunun ucundan ana kontrol modülüne yetecek kadar uzunluk bırakmayı unutmayın.



Maket bıçağı veya keskin herhangi bir bıçakla hafifçe çizmek elciklerin yanılması için yeterli. Sonrasında biraz çekiştirince çizik kestane gibi ikiye ayrılıveriyorlar. Elciğin altındaki tutkallı görüyorsunuz. Aynı muameleyi sağ tarafa da yapın ama bıçağı fazla derine saplamamaya dikkat edin. Sağ tarafın altında çiplak metal değil plastik gaz kolu var.

#### 7. Yeni elcikleri motora uygun hale getirmek

Yeni elcikleri elinize aldığınızda göreceksiniz ki gidon sonuna denk gelen kısımları kapalı. Eğer benim motordaki gibi çıkıntılı gidon sonu ağırlığınız varsa buraları uygun şekilde kesmeniz lazım.

İki elciği de kesip hazırladıktan sonra dikkatimizi gaz koluna yönlendiriyoruz. Çünkü burası montajın en zor noktası. Sizin motorunuzda durum nasıl bilmiyorum ama benim alette Suzuki mühendisleri gaz kolu ile elcik arasındaki bağlantıyı yapıştırıcı ile değil, plastik tırtıklar aracılığı ile yapmayı uygun görmüş.

Şimdi yapmamız gereken bir tür taşlama makinası olarak bu plastik halkalardan kurtulmak. Benim böyle bir imkanım olmadığından motorcu bir arkadaşına rica ettim. 10 dakikada elciği tertemiz yapıverdi.

#### 8. Gidon sonu ağırlıklarını çıkartmak

Eğer iyi bir çocuk olduysanız şu ana kadar gidon sonu elciklerini çıkartmaya teşebbüs etmemişsinizdir. Nitekim bu ufaklıklarda da bir sürpriz bizi bekliyor. Daha önce gidon sonu ağırlığı görmemişler için aşağıya bir resmini ekliyorum.

Yapmanız gereken vidayı hafifçe gevşetip elle rahatça oynar kıvama getirdikten sonra gidon sonu ağırlığını blok halinde çekerek çıkartmak. Muhtemelen direnecektir. Pense veya kerpeten türü bir aletle yukarı aşağı oynatarak ilerlemesini sağlayın. Sonunda çıkacaktır.



Keskin bıçağımızı alıp düzgünce bir daire şeklinde kesiyoruz. Dikkat etmeniz gereken nokta, elciklerin iç tarafına yaklaştıkça rezistanslara denk gelme ihtimaliniz artıyor. Fazla haşın davranıp da rezistansları kesmeyin. Elcik çalışmaz. Saito elciklerde rezistans kabaca yarım santim sonra başlıyor ve yanlışlıkla kesmeyin diye metal bir plaka ile muhafaza edilmiş.



Yandaki resimde tırtıklar net olarak görülüyor. Aynı şekilde gidon sonuna ve başına denk gelen iki adet plastik halkayı da görüyorsunuz. Bunlardan dış taraftaki rahatça kırılıyor. Endişelenmeyin, kırın. Zaten bu olursa yeni elciği takamazsınız. Asıl sorun yaratacak olan iç taraftaki o kalın halka. Neden? Bu olduğu süreç elciği ancak o halkaya kadar içeri itebilirsiniz. Orjinal elcikler bu halkaların üstüne tırandığından yeni elcikler takıldığında dış tarafından çıkıntı yapacaktır.

### 9. Kontrol modülü için uygun montaj yeri aramak

Saito kutusunun içinden kontrol modülünü gidona monte etmekte kullanabileceğiniz bir kaide çıkıyor. Eğer koca gidonlu, şişman asfalt endularından birine sahipseniz monte edebileceğiniz yığılma yer olmalı. Benim gibi spor motor kullananlar aynı lüksten yoksun. Benim gidonda sadece tek aleti takabilecek kadar yer mevcut. Bu hakkımı da GPS'ten yana kullanacağımdan kontrolleri takacak başka yer bulmam gerekti. Allah'tan Saito bunu da düşünmüş ve modülün altına yapışkan bir bant koymuş. Ben de göstege panelinin sol tarafındaki boşluğa yapıştırırdım. Dikkat etmeniz gereken, gidonu tam sağ-sol yaptığınızda hiçbir şekilde gidona değmeyecek kadar uzak olması.

### 10. Elcikleri takmak

Bundan sonrası için eğlenceli kısmı. Herşeyi toplamaya başlıyoruz. Önce sol elcikle başlayın. O daha kolay çünkü. Eski elcikten arta kalan yapışkan artıklarını gidonun metalinden temizledikten sonra yeni elciği takın. Eğer tam uyup döndüre döndüre sonuna kadar getirebiliyorsanız, altına yapışkan sürmeye gerek yok. Yok eğer oynak duruyorsa, macun kıvamına sahip doldurucu ve aynı zamanda ısıya dayanıklı reçine bazı bir yapışkan ile elciği gidona tutturun. Montaj sırasında gene dikkat gerektiren bir nokta var. Elciğin kablo bağlantısı ne debriyaj kolunu ne de kontrol düğmelerini bloke etmemeli. Yandan baktığınızda saat 7 konumunda monte etmek işi görecektir. Neden 6 konumu (veya yere tam dik) ile monte etmiyoruz dersanız, kablunun dönüp gidona tutturulması lazım. Ortada öylece sal-



Artık ısıtmalı elcikler gaz kolunun sonuna kadar gidip çıkıntı yapmadan monte edilecek hale geldi. Burada hemen bir parantez açıp bir öneride bulunayım. Eğer sadece iki uçtaki halkaları traşlayıp ortadaki çıkıntıları bırakırsanız yeni elcikleri araya yapıştırıcı sürmeden monte edebilirsiniz. Bu çıkıntılar sayesinde elcikler gaz kolunu yeterli sıklıkta kavrayabiliyor. Yok benim gibi traşladıysanız, okumaya devam edin. Birazdan uhulamaya geçeceğiz.



Soldaki iki tane motorun üzerinden çıkan orjinaler. En sağdaki ise benim sonradan aldığım daha ağır örnek. Bu ağırlıkların gidon içinde sabit kalmasını sağlayan parça ise en içte görülen lastik halka. En üstteki ağırlıkta lastik halkayı demonte halde görüyorsunuz. Dikkatli gözler lastik halkanın solundaki somunu fark etmiştir. Şimdi, burası önemli, ağırlığı sökerken mekanizmayı birarada tutan vidayı tamamen gevşetir ve somundan ayırırsanız, lastik halka gidon içinde kalıyor ve çıkartmak için epey debelenmeniz gerekiyor.

lanmasına izin vermeyeceğiz elbette. Bunu yaparken kablunun aşırı bükülmemesi için saat 6 değil 7 konumunda monte ettik.

Artık elciğin elektrik kablosunu gidondaki diğer kablolardan birine kelepçeleyerek elektrik bağlantısının olduğu yere kadar çekebilirsiniz. Aynı uygulamayı sağ taraf için de yapın. Ama bu sefer gaz kolunun hareket açısına dikkat etmeniz lazım. Gaz verirken kontrollerin, fren yaparken fren kolunun kablolardan bloke olmasını istemiyoruz.

### 11. Gidon sonu ağırlıklarının takmak

İşimiz neredeyse bitti. Gidon sonu ağırlıklarının tam olarak yeni elciklerin içine girdiğinden emin olup monte edin. Sol taraf için bu çok önemli olmasa da sağ taraf için hayati önem taşıyor. Aksi halde gaz kolu rahat çevrilmeyip belli konumda takılı kalabilir. Ağırlıkları blok halinde gidonun içine sokup vidasını sıkarak lastik halkanın gidon iç yüzeyinde genişlemesini sağlayın. Gevşek bırakırsanız gidon titreşimleri yüzünden hareket edip zaman içinde dışa doğru yürüyebilirler.

Sonunda bitirdik. Geri çekilip sanat eserinizin tadını çıkartın. Kışın üşümüş ellere son, yaşasın! **IKITEKER**

### İlker Eryılmaz / Brüksel / Aralık 2004



### 2004 MotoGP Takvimi

10 Nisan	Jerez	Spain	Round 01
17 Nisan	Jacarepagua	Brazil	Round 02
01 Mayıs	Shanghai	China	Round 03
15 Mayıs	Le Mans	France	Round 04
29 Mayıs	Mugello	Italy	Round 05
05 Haziran	Catalunya	Spain	Round 06
19 Haziran	Donington Park	Great Britain	Round 07
25 Haziran	Assen	Holland	Round 08*
10 Temmuz	Laguna Seca	USA	Round 09**
24 Temmuz	Sachsenring	Germany	Round 10
28 Ağustos	Brno	Czech Republic	Round 11
11 Eylül	Sepang	Malaysia	Round 12
18 Eylül	Motegi	Japan	Round 13
01 Ekim	Losail	Qatar	Round 14*
16 Ekim	Phillip Island	Australia	Round 15
30 Ekim	Estoril	Portugal	Round 16
06 Kasım	Valencia	Spain	Round 17

\* Saturday Race

\*\* MotoGP Class only

### 2005 SBK Takvimi

26 Şubat	Losail	Qatar	Round 01*
03 Nisan	Phillip Island	Australia	Round 02
24 Nisan	Valencia	Spain	Round 03
08 Mayıs	Monza	Italy	Round 04
29 Mayıs	Silverstone	Great Britain	Round 05
12 Haziran	Brno	Czech Republic	Round 06
26 Haziran	Misano	San Marino	Round 07
07 Ağustos	Brands Hatch	Great Britain	Round 08
04 Eylül	Assen	Holland	Round 09
11 Eylül	Lausitzring	Germany	Round 10
25 Eylül	Imola	Italy	Round 11
09 Ekim	Magny-Cours	France	Round 12

\* Saturday Race

### 2005 AMA Takvimi

12 Mart	Daytona Int'l Raceway (FL)	Round 01
24 Nisan	Barber Motorsports Park (AL)	Round 02
01 Mayıs	California Speedway (CA)	Round 03
15 Mayıs	Infiniteon Raceway (CA)	Round 04
22 Mayıs	Pikes Peak (CO)	Round 05
05 Haziran	Road America (WI)	Round 06
26 Haziran	Brainerd Int'l Raceway (MN)	Round 07
10 Temmuz	Laguna Seca (CA)	Round 08
24 Temmuz	Mid-Ohio (OH)	Round 09
04 Eylül	Road Atlanta (GA)	Round 10
18 Eylül	Virginia Int'l Raceway (VA)	Round 11

### 2005 BSB Takvimi

28 Mart	Brands Hatch	Round 01
10 Nisan	Thruxton	Round 02
24 Nisan	Mallory Park	Round 03
02 Mayıs	Oulton Park	Round 04
15 Mayıs	Knockhill	Round 05
05 Haziran	TBD	Round 06
26 Haziran	TBD	Round 07
10 Eylül	Snetterton	Round 08
24 Eylül	Oulton Park	Round 09
14 Ağustos	Silverstone	Round 10
29 Ağustos	Cadwell Park	Round 11
11 Eylül	Brands Hatch	Round 12
25 Eylül	Donington Park	Round 13

## İKİTEKER 21

#### Bu sayıda emeği geçenler

- > Honda NX4 Falcon ile ilk 10.000km Murat Kekik
- > Neden yaşlandıkça daha iyi sürücü oluyoruz? İlker Eryılmaz
- > 7 gün, 7 ülke, 2.500km... Sinan Özgen / İlker Eryılmaz
- > Elcik ısıtma nasıl monte edilir? İlker Eryılmaz

Fahri Editör Sinan Özgen [sinanozgen@icqmail.com](mailto:sinanozgen@icqmail.com)

Editörler Bora Yurtören [bora@yurtoren.com](mailto:bora@yurtoren.com)

İlker Eryılmaz [ilker\\_eryilmaz@yahoo.com](mailto:ilker_eryilmaz@yahoo.com)

Uygulama Hidayet Gürdal [hornethido@gmail.com](mailto:hornethido@gmail.com)

Yayınlayan Egemen Ergel [egemen@ergel.net](mailto:egemen@ergel.net)

İKİTEKER e-dergi [www.ikiteker.org](http://www.ikiteker.org) adresinden ücretsiz olarak edinilebilir.

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir. Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

## İKİTEKER 22

#### Gelecek sayıda

- > Bu sayının içeriği henüz belirlenmemiştir.

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Karşılaştırma, Test, Çeviri  
Deneyim, İzlenim, İpucu, Fotoğraf vs.  
İstedığınız konuda yazın ve gönderin.  
Yazılarınızı MS Word,  
fotoğraflarınızı JPG formatında  
gönderebilirsiniz.